



COMMISSIE MARITIEM RECHT

NEGENDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)
VERVOERVERZEKERING



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Verslaggevers: Kris Bernauw, Paul Buyl, Christian Dieryck,
Jef Gorrebeeck, Marc Huybrechts, Jean-Pierre Vanhooff,
Eric Van Hooydonk

NEGENDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op www.zeerecht.be zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

VERVOERVERZEKERING

NEGENDE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggevers:

*Kris Bernaun, Paul Buyl, Christian Dieryck, Jef Gorreebeck,
Marc Huybrechts, Jean-Pierre Vanhooff en Eric Van Hooydonk*

Celui qui n'a pas constamment présente à l'esprit cette idée que tous ceux qui participent à la navigation maritime sont assurés, ne peut pas comprendre pourquoi le droit des transports maritimes a gardé, à notre époque, une si profonde originalité.

(Voorwoord door Georges Ripert in De Smet, R., *Les assurances maritimes. Traité théorique et pratique de droit comparé*, Parijs, L.G.D.J., 1934)

COLOFON

Eric Van Hooydonk
Negende Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht
Antwerpen
Commissie Maritiem Recht
2012

122 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

In de eerste jaarhelft van 2011 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het negende in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 27 juni 2011

Etienne Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit



TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat de nieuwe bepalingen betreffende de vervoerverzekering, die niet in de Proeve van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen, maar er wel een essentieel complement van vormen.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 27 juni 2011

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



KRACHTLIJNEN VAN DE PROEVE VAN WETSBEPALINGEN BETREFFENDE DE VERVOERVERZEKERING

Uit een kritische analyse van de vigerende Belgische vervoerverzekeringswetgeving blijkt dat deze wetgevingstechnisch ondermaats en verouderd is. De wetgeving ligt verspreid over de Zeeverzekeringswet uit 1879, de Algemene Verzekeringswet uit 1874 en de Landverzekeringswet uit 1992 (zoals gewijzigd in 1994), welke, naargelang de situatie, in steeds weer andere combinaties moeten worden samengelezen, en waarvan de onderscheiden toepassingsgebieden onduidelijk zijn afgebakend. Inz. de Zeeverzekeringswet is getekend door de tijd, want vele bepalingen zijn typisch voor het pre-industriële scheepvaartbedrijf. Voor multimodale vervoeroperaties bestaat geen adequaat regime. De Belgische wetgeving is ook ten achter gebleven bij de realiteit van het transportverzekeringsbedrijf, dat zijn polisvoorwaarden heeft geactualiseerd.

Voortbouwend op de besluiten van de Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen uit 1996 en rekening houdend met de standpunten geuit tijdens de eerste consultatie op basis van het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet komt de noodzaak naar voren om voor de vervoerverzekering een nieuwe wettelijke regeling in te voeren, die in de plaats komt van de Algemene Verzekeringswet van 1874 en de Zeeverzekeringswet van 1879. Deze nieuwe wetgeving dient (1) nieuw, (2) autonoom, (3) actueel, (4) intermodaal, (5) minimaal, (6) suppletief en (7) flexibel te zijn.

De in dit Blauwboek voorgestelde Proeve van nieuwe wettelijke regeling betreffende de vervoerverzekering bevat, naast begripsomschrijvingen en slotbepalingen, bepalingen over het toepassingsgebied, andere regelgeving, afwijkende bedingen, de nietigheid van de overeenkomst, het bewijs van de overeenkomst, de rechten en plichten van partijen, de premie, de dekking, de verzekeringsprestatie, de schaderegeling en de indeplaatsstelling, het verval, de aansprakelijkheidsverzekering, de verzekering voor rekening, de verhandeling en de inpandgeving, de excepties, de medeverzekering, de samenloop van verzekeringen, het faillissement van de verzekeringnemer en de verjaring.

INHOUD

VOORWOORD DOOR ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT	5
TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT	6
KRACHTLIJNEN VAN DE PROEVE VAN WETSBEPALINGEN BETREFFENDE DE VERVOERVERZEKERING	8
INHOUD	9
AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN	13
ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS	16

A. HUIDIGE REGELING **18**

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	18
A.2. BEOORDELING	32
A) ALGEMENE KRITIEK	32
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	32
- VOORBIJGESTREEFD KARAKTER VAN DE ZEEVERZEKERINGSWET	32
- GEBREKKIGE AFBAKENING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE LANDVERZEKERINGSWET EN DAT VAN DE ZEEVERZEKERINGSWET	35
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	38
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	39
- INLEIDING	39
- DUITSLAND	39
- ENGELAND	40
- FRANKRIJK	41
- LUXEMBURG	41
- NEDERLAND	42
- ANDERE LANDEN	42
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	50
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	50
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	53
E) SLOTSOM	61

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING **62**

B.1. ARTIKEL 9.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	62
A) WETTEKST	62
B) TOELICHTING	63
B.2. ARTIKEL 9.2. TOEPASSINGSGEBIED	66
A) WETTEKST	66
B) TOELICHTING	67
B.3. ARTIKEL 9.3. ANDERE REGELGEVING	68
A) WETTEKST	68
B) TOELICHTING	68
B.4. ARTIKEL 9.4. AFWIJKENDE BEDINGEN	69
A) WETTEKST	69
B) TOELICHTING	69

B.5. ARTIKEL 9.5. NIETIGHEID VAN DE OVEREENKOMST	69
A) WETTEKST	69
B) TOELICHTING	70
B.6. ARTIKEL 9.6. BEWIJS VAN DE OVEREENKOMST	72
A) WETTEKST	72
B) TOELICHTING	72
B.7. ARTIKEL 9.7. RECHTEN EN Plichten VAN PARTIJEN	73
A) WETTEKST	73
B) TOELICHTING	73
B.8. ARTIKEL 9.8. PREMIE	75
A) WETTEKST	75
B) TOELICHTING	75
B.9. ARTIKEL 9.9. DEKKING	77
A) WETTEKST	77
B) TOELICHTING	77
B.10. ARTIKEL 9.10. VERZEKERINGSPRESTATIE	81
A) WETTEKST	81
B) TOELICHTING	81
B.11. ARTIKEL 9.11. SCHADEREGELING EN INDEPLAATSTELLING	84
A) WETTEKST	84
B) TOELICHTING	85
B.12. ARTIKEL 9.12. VERVAL	91
A) WETTEKST	91
B) TOELICHTING	91
B.13. ARTIKEL 9.13. AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING	93
A) WETTEKST	93
B) TOELICHTING	95
B.14. ARTIKEL 9.14. VERZEKERING VOOR REKENING	96
A) WETTEKST	96
B) TOELICHTING	96
B.15. ARTIKEL 9.15. VERHANDELING EN INPANDGEVING	98
A) WETTEKST	98
B) TOELICHTING	98
B.16. ARTIKEL 9.16. EXCEPTIES	99
A) WETTEKST	99
B) TOELICHTING	99
B.17. ARTIKEL 9.17. MEDEVERZEKERING	100
A) WETTEKST	100
B) TOELICHTING	100
B.18. ARTIKEL 9.18. SAMENLOOP VAN VERZEKERINGEN	103
A) WETTEKST	103
B) TOELICHTING	104
B.19. ARTIKEL 9.19. FAILLISSEMENT VAN DE VERZEKERINGNEMER	106
A) WETTEKST	106
B) TOELICHTING	106
B.20. ARTIKEL 9.20. VERJARING	106
A) WETTEKST	106
B) TOELICHTING	107
B.21. ARTIKEL 9.21. SLOTBEPALINGEN	109
A) WETTEKST	109
B) TOELICHTING	109

AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN¹

Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Brussel / Parijs, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Buisseret	Buisseret, C., “Assurances maritimes”, <i>RPDB</i> , Complément III, Brussel, Bruylant, 1969
BVVM	Beroepsvereniging van verzekeringsmakelaars
BVT	Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
BVZ	Belgische Vereniging voor Zeerecht
CMI	Comité Maritime International
CMNI	Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001
CMR	Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR), opgemaakt te Genève op 19 mei 1956
Controlewet	Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen
De Smet II	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , II, Brussel, Larcier, 1971
Dieryck	Dieryck, C., <i>Zeeverzekering en averijvordering</i> , Brussel, Larcier, 2005
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Fontaine	Fontaine, M., <i>Verzekeringsrecht</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2011
Fredericq II	Fredericq, L., <i>Handboek van Belgisch handelsrecht</i> , II, Bruylant, 1978
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. en Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Jacobs II	Jacobs, V., <i>Le droit maritime belge</i> , II, Brussel / Parijs, Bruylant / A. Chevalier-Maresq, 1891
Haak-Zwitser-Blom	Haak, K.F., Zwitser, R. en Blom, A., <i>Van haven en handel</i> , Deventer, Kluwer, 2006
HNS-Verdrag	Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996

¹ Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Hollenfeltz du Treux	Hollenfeltz du Treux, P., “Tentative d’esquisse d’une loi, nouvelle et nécessaire, sur l’assurance maritime et transport”, in LA Putzeys, 491-530
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer
HVR	Regelen van Den Haag en Visby (zie Regelen van Den Haag)
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (eds.), <i>Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011
Landverzekeringswet	Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst
LA Putzeys	Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l’Université catholique de Louvain, <i>Liber amicorum Jacques Putzeys</i> , Brussel, Bruylant, 1996
LA Tricot	<i>Liber Amicorum Lionel Tricot</i> , Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
LLMC-Verdrag	Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
Ponet	Ponet, F., <i>De goederenverzekeringsspolis van Antwerpen</i> , Mechelen, Kluwer, 2008
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognosementen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Rome I-Verordening	Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)
Schoenbaum II	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , II, St. Paul, Thomson West, 2004
Schuermans	Schuermans, L., <i>Grondslagen van het Belgisch verzekeringsrecht</i> , Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2008
Smeesters-Winkelmolen III	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Brussel, Larcier, 1938
Vandeputte	Vandeputte, R., <i>Inleiding tot het verzekeringsrecht</i> , Antwerpen / Weesp, Standaard, 1983
Van Hooydonk HTV	Van Hooydonk, E., “Wettelijk kader van het transportverzekeringsrecht”, in <i>Handboek transportverzekeringen</i> , Diegem, Kluwer Editorial, losbl., 1.2.1 e.v (juni 1995)
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006
Van Ommeslaghe II	Van Ommeslaghe, P., <i>Droit des obligations</i> , II, Brussel, Bruylant, 2010

WAM-Wet	Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen
WIPR	Wetboek van Internationaal Privaatrecht
Wrakkenruimingsverdrag	Internationaal Verdrag betreffende de wegruiming van wrakken, opgemaakt te Nairobi op 18 mei 2007

ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek (Privaatrecht) werken mee:

Organisatoren

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Hoofdparkers

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Koninklijke Belgische Redersvereniging

Hoofdsponsor

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen
Ponet & De Vleeschauwer
Port Autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisatoren

Universiteit Gent
Maritiem Instituut
Portius – International and EU Port Law Centre

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

9.1. Vooreerst suggereert het Burgerlijk Wetboek nog steeds dat de regeling van de verzekeringsovereenkomst als dusdanig tot het zeerecht behoort. Het bepaalt immers:

TITEL XII. - KANSCONTRACTEN.

Artikel 1964

Een kanscontract is een wederkerige overeenkomst, waarvan de gevolgen, met betrekking tot winst en verlies, hetzij voor alle partijen, hetzij voor een of meer van hen, van een onzekere gebeurtenis afhangen.

Van dien aard zijn :

Het verzekeringscontract,

De bodemerij,

Spel en weddenschap,

Het contract van lijfrente.

De eerste twee worden door het zeerecht geregeld.

9.2. Momenteel ligt het algemene wettelijke regime van de vervoerverzekeringsovereenkomst vervat in Titel X van Boek I van het Wetboek van Koophandel (hieronder: ‘Algemene Verzekeringswet’). Deze Titel werd vastgesteld bij Wet van 11 juni 1874 “contenant les titres X et XI, livre I^{er} du Code de commerce”².

De Algemene Verzekeringswet – waarin artikel 3 betreffende het toepassingsgebied bijzondere aandacht verdient – luidt als volgt:

TITEL X. Verzekering in het algemeen.

EERSTE HOOFDSTUK. - Algemene bepalingen.

Artikel 1

Verzekering is een overeenkomst waarbij de verzekeraar zich tegen betaling van een premie verbindt de verzekerde schadeloos te stellen voor verlies of schade ten gevolge van toevallige gebeurtenissen of van overmacht.

Verwachte winst kan worden verzekerd in de gevallen bij de wet bepaald.

Artikel 2

De verenigingen van onderlinge verzekering worden beheerst door hun reglementen, door de algemene rechtsbeginselen en door de bepalingen van deze titel, die met een zodanige verzekering niet onverenigbaar zijn.

Zij worden in rechte vertegenwoordigd door hun directeurs.

² BS 14 juni 1874 (zoals gewijzigd). De Nederlandse versie van de wet werd vastgesteld bij Wet van 21 oktober 1997 “houdende vaststelling van de Nederlandse tekst van het Wetboek van Koophandel, met uitzondering van Boek I, Titel VIII en IX, van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, van de gecoördineerde wetten van 25 september 1946 op het gerechtelijk akkoord en van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij” (BS 27 november 1997).

Artikel 3

De bepalingen van deze titel, voor zover daarvan door bijzondere artikelen niet wordt afgeweken, zijn mede van toepassing op de zeeverzekering en op de verzekering betreffende land-, rivier- en kanaalvervoer. Zij zijn niet van toepassing op de verzekeringen die onder de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst vallen.

HOOFDSTUK II. - Personen die een verzekering kunnen aangaan.

Artikel 4

Ieder die bij het behoud van een zaak belang heeft wegens een recht van eigendom of een ander zakelijk recht of wegens enige aansprakelijkheid in verband met de zaak, kan die laten verzekeren.

Artikel 5

De verzekering kan voor rekening van een ander worden aangegaan krachtens een algemene of een bijzondere lastgeving, of zelfs zonder lastgeving.

In het laatst bedoelde geval worden de gevolgen geregeld overeenkomstig de bepalingen betreffende de zaakwaarneming.

Indien uit de verzekering niet volgt dat zij voor een derde is aangegaan, wordt de verzekerde geacht ze voor zichzelf te hebben gesloten.

Artikel 6

Een schuldeiser kan de gegoedheid van zijn schuldenaar laten verzekeren; de verzekeraar kan zich beroepen op het voorrecht van uitwinning, voor zover niet anders is overeengekomen.

De beslagleggende of pandhoudende schuldeisers, alsook de bevoorrechte en hypothecaire schuldeisers, kunnen de voor de betaling van hun schuldvorderingen verbonden goederen in hun eigen naam laten verzekeren.

In dat geval treedt de vergoeding voor het schadegeval, wat hen betreft, van rechtswege in de plaats van de verzekerde goederen die hun pand uitmaken.

Artikel 7

Bij verzekering van roerende zaken wordt de verzekeraar bevrijd door betaling van de vergoeding aan de verzekerde, indien geen verzet onder hem gedaan is.

Artikel 8

De bepalingen van de twee vorige artikelen hebben slechts gevolg in zover de schuldeiser bij de rangregeling of bij de verdeling in batige rang zou zijn gekomen, indien de in beslag genomen, in pand gegeven, met hypotheek bezwaarde of bij voorrecht verbonden zaken niet verloren waren gegaan.

HOOFDSTUK III. - Verplichtingen van de verzekeraar en van de verzekerde.

Artikel 9

Elke verzwijging of onjuiste opgave van de zijde van de verzekerde, zelfs zonder kwade trouw, maakt de verzekering nietig, wanneer daardoor de waardering van het risico zodanig wordt verminderd of het voorwerp ervan zodanig wordt veranderd dat de verzekeraar, indien hij daarvan kennis had gedragen, de overeenkomst niet op dezelfde voorwaarden zou hebben aangegaan.

Artikel 10

In alle gevallen waarin de verzekeringsovereenkomst geheel of gedeeltelijk wordt vernietigd, moet de verzekeraar, wanneer de verzekerde te goeder trouw heeft gehandeld, de premie teruggeven, hetzij voor het geheel, hetzij voor het gedeelte waarvoor hij geen risico heeft gelopen.

De goede trouw kan niet worden ingeroepen in het geval van artikel 12, eerste lid.

Artikel 11

Wanneer de overeenkomst vernietigd wordt uit oorzaak van bedrog, arglist of kwade trouw, behoudt de verzekeraar de premie, onverminderd de strafvordering, indien daartoe grond bestaat.

Artikel 12

De verzekerde zaken waarvan de volle waarde reeds door een verzekering gedekt is, kunnen niet een tweede maal tegen dezelfde risico's worden verzekerd ten voordele van dezelfde persoon.

Wanneer door de eerste overeenkomst niet de volle waarde verzekerd is, zijn de verzekeraars die de volgende overeenkomsten hebben getekend, verbonden voor het meerdere, in de volgorde van dagtekening van de overeenkomsten.

Alle verzekeringen die dezelfde dag zijn aangegaan, worden geacht tegelijkertijd te zijn gesloten.

Artikel 13

Het gehele of gedeeltelijke verlies wordt over de onderscheiden verzekeringen omgeslagen, naar evenredigheid van de bedragen waarvoor ze gesloten zijn ingeval ze van dezelfde datum zijn, of naar evenredigheid van de waarde waarvoor ieder moet instaan ingeval ze van verschillende datum zijn.

Artikel 14

Achtereenvolgende verzekeringen van dezelfde waarden tegen dezelfde risico's en ten voordele van dezelfde personen hebben nochtans gevolg:

1° wanneer zij zijn aangegaan met instemming van elk van de verzekeraars;

het verlies wordt in dat geval omgeslagen alsof beide verzekeringen tegelijkertijd waren gesloten;

2° wanneer de verzekerde de eerste verzekeraar ontslaat van elke verbintenis voor de toekomst, onverminderd zijn eigen verbintenissen.

De afstand moet in het laatstbedoelde geval ter kennis worden gebracht van de verzekeraar en op straffe van nietigheid in de nieuwe polis vermeld worden.

Artikel 15

De verzekerde kan de verzekeringspremie laten verzekeren.

Artikel 16

Verlies of schade, veroorzaakt door opzet of grove schuld van de verzekerde, komt niet ten laste van de verzekeraar; deze kan zelfs de premie behouden of vorderen indien hij reeds enig risico heeft gelopen.

Artikel 17

Bij elke verzekering moet de verzekerde al het nodige doen om de schade te voorkomen of te beperken; dadelijk nadat de schade ontstaan is, moet hij daarvan kennis geven aan de verzekeraar; een en ander op straffe van schadevergoeding, indien daartoe grond bestaat.

De kosten, door de verzekerde gemaakt om de schade te beperken, komen ten laste van de verzekeraar, ook wanneer het gezamenlijk bedrag van die kosten en van de schade de verzekerde som te boven gaat en de aangewende pogingen vruchteloos gebleven zijn.

Niettemin kunnen de rechtbanken en de scheidsrechters, wanneer de partijen zich tot hen hebben gewend, die kosten verminderen of zelfs weigeren toe te kennen, indien zij oordelen dat ze geheel of gedeeltelijk op onbedachtzame wijze zijn gemaakt.

Artikel 18

De verzekeraar staat niet in voor het verlies en de schade die onmiddellijk volgen uit een eigen gebrek van de zaak, tenzij het tegendeel bedongen is.

Artikel 19

Oorlogrisico en verlies of schade veroorzaakt door oproer, zijn niet verzekerd tenzij het tegendeel bedongen is.

Artikel 20

Bij elke verzekering wordt de vergoeding van de schade bepaald naar de waarde van de zaak ten tijde van het schadegeval.

Wanneer de verzekerde waarde vooraf geschat is door deskundigen omtrent wie partijen zijn overeengekomen, kan de verzekeraar deze schatting niet betwisten, behalve in geval van bedrog.

De waarde van de zaak kan bewezen worden door alle wettelijke middelen. De rechter kan zelfs, ingeval de bewijzen onvoldoende zijn, aan de verzekerde ambtshalve de eed opleggen.

Artikel 21

Telkens als de verzekering slechts een gedeelte van de waarde van de zaak dekt, wordt de verzekerde zelf als verzekeraar voor het overige beschouwd, tenzij het tegendeel bedongen is.

Artikel 22

De verzekeraar die de schade betaald heeft, treedt in alle rechten die de verzekerde, ter zake van die schade, tegenover derden mocht hebben, en de verzekerde is aansprakelijk voor elke handeling die de rechten van de verzekeraar tegenover derden mocht benadelen.

In de verzekeringen die krachtens artikel 6, tweede lid, mogen worden gesloten, treedt de verzekeraar die de vergoeding betaald heeft, in de plaats van de schuldeiser voor diens rechtsvordering tegen de schuldenaar.

De indeplaatsstelling kan in geen geval tot nadeel strekken van de verzekerde die slechts gedeeltelijk schadeloos gesteld is; deze kan zijn rechten voor het overige uitoefenen en behoudt te dien aanzien de voorkeur boven de verzekeraar overeenkomstig artikel 1252 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 23

De verzekeraar heeft een voorrecht op de verzekerde zaak.

Dit voorrecht behoeft niet te worden ingeschreven. Het komt in rang onmiddellijk na het voorrecht van de gerechtskosten.

Het geldt slechts voor een bedrag gelijk aan twee jaar premie, onverschillig op welke wijze deze betaald wordt.

Artikel 24

De verzekeraar kan het voorwerp van de verzekering altijd laten herverzekeren.

HOOFDSTUK IV. - Bewijs van de overeenkomst

Artikel 25

De verzekeringsovereenkomst moet worden bewezen door geschrift, ongeacht de waarde van het voorwerp der overeenkomst.

Niettemin kan het bewijs door getuigen worden toegelaten, wanneer er een begin van schriftelijk bewijs aanwezig is.

Artikel 26

Eenzelfde polis mag verscheidene verzekeringen bevatten, die verschillen ten aanzien van de verzekerde zaken, het premiepercentage of de verzekeraars.

Artikel 27

De verzekeringspolis vermeldt:

1° de dag waarop de verzekering is gesloten;

2° de naam van degene die de verzekering voor eigen rekening of voor rekening van een derde aangaat;
3° de risico's die de verzekeraar op zich neemt, en de tijdstippen waarop de risico's beginnen te lopen en eindigen.

HOOFDSTUK V. - Enige gevallen van ontbinding van de overeenkomst.

Artikel 28

De verzekering kan geen gevolg hebben wanneer de verzekerde zaak niet aan het risico blootgesteld is geweest of wanneer de schade reeds bestond ten tijde van het sluiten van de overeenkomst.

Artikel 29

Ingeval de verzekeraar failliet gaat voordat het risico geëindigd is, kan de verzekerde vorderen dat een borg gesteld wordt, of, bij gebreke van een borg, dat de overeenkomst wordt beëindigd.

Gaat de verzekerde failliet, dan heeft de verzekeraar hetzelfde recht.

Artikel 30

Bij vervreemding van de verzekerde zaak loopt de verzekering van rechtswege, tenzij het tegendeel bedongen is, ten voordele van de nieuwe eigenaar, ten aanzien van alle risico's waarvoor de premie betaald was ten tijde van de vervreemding.

Zij loopt eveneens ten voordele van de nieuwe eigenaar, tenzij het tegendeel in de polis bedongen is, wanneer deze in de rechten en verplichtingen van de voorgaande eigenaar jegens de verzekeraars gesteld is of wanneer de verzekeringsovereenkomst verder wordt uitgevoerd in onderlinge overeenstemming tussen de verzekeraar en de nieuwe eigenaar.

Artikel 31

De verbintenissen van de verzekeraar houden op, wanneer een daad van de verzekerde de risico's door verandering van een essentiële omstandigheid wijzigt of die risico's verzwakt in zodanige mate dat de verzekeraar de verzekering niet zou hebben aangegaan of daarin slechts op andere voorwaarden zou hebben toegestemd, indien de nieuwe staat van zaken ten tijde van het sluiten der overeenkomst had bestaan.

De verzekeraar kan zich op deze bepaling niet beroepen, wanneer hij is voortgegaan met de uitvoering van de overeenkomst, nadat hij kennis had gekregen van de verandering in het risico.

HOOFDSTUK VI. - Verjaring.

Artikel 32

Elke rechtsovereenkomst die uit een verzekeringspolis ontstaat, verjaart door verloop van drie jaren, te rekenen van de gebeurtenis waarop ze gegrond is.

In geval van regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar loopt de termijn echter eerst vanaf het instellen van de rechtsovereenkomst door de getroffene, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadevergoeding dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwaring van de schade of van het ontstaan van nieuwe schade.

9.3. Titel VI van de Zeewet bevat een specifieke wettelijke regeling betreffende de zeeverzekering. In de rechtspraak, de literatuur en ook hieronder wordt deze Titel aangeduid als 'Zeeverzekeringswet'³.

De bedoelde bepalingen luiden als volgt:

³ In de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde wetsbepalingen hieronder wordt ook eenvoudig naar de 'Zeewet' verwezen.

TITEL VI. Zeeverzekering.

EERSTE AFDELING. Vorm en inhoud van de verzekeringsovereenkomst.

Artikel 191

De zeeverzekering kan omvatten:

- *het casco en de kiel van het schip;*
- *het tuig en de takelage;*
- *de uitrusting en de mondivoorraad;*
- *de vracht;*
- *het passagegeld;*
- *het op bodemerij gegeven geld en de bodemerijpremie;*
- *de ingeladen goederen;*
- *de uit de goederen verwachte winst;*
- *het loon van de bemanning;*
- *de winst op de bevrachting;*
- *het makelaarsloon en het commissieloon op aankoop, verkoop en consignatie;*
- *de geldsommen voor en tijdens de reis besteed ten behoeve van het schip en van de verzending van de goederen;*
- *in het algemeen, alle op geld waardeerbare zaken of waarden die aan scheepvaartrisico onderhevig zijn, onverminderd de bepalingen van de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, in zoverre zij betrekking heeft op de persoonsverzekeringen.*

Artikel 192

In geval van bedrog in de waardering van de verzekerde zaken, alsmede van verdichting of vervalsing, kan de verzekeraar de zaken laten onderzoeken en waarden, onverminderd alle andere burgerrechtelijke of strafrechtelijke vorderingen.

Artikel 193

Zaken waarvan de waarde in de overeenkomst in een vreemde munt is uitgedrukt, worden gewaardeerd in Belgische munt volgens de koers van de vreemde munt ten tijde van de ondertekening van de polis.

Artikel 194

Is de waarde van de verzekerde zaken in de overeenkomst niet uitgedrukt, dan wordt zij bewezen overeenkomstig de bepalingen van afdeling II van deze titel.

Artikel 195

Wanneer de duur van het risico bij de overeenkomst niet bepaald is, loopt het risico ten aanzien van het schip, het tuig en de takelage, de uitrusting, de mondivoorraad en de vracht, zodra het inladen is begonnen, en, indien het schip in ballast vertrekt, zodra het innemen van ballast is begonnen; het risico eindigt op het tijdstip van de lossing of eenentwintig dagen na de aankomst op de plaats van bestemming, bij gebreke van lossing binnen die termijn. Ten aanzien van de goederen, loopt het risico van de dag dat zij in het schip of in de overslaglichters zijn geladen, tot de dag dat zij op de wal zijn geplaatst.

Ten aanzien van alle andere zaken begint en eindigt voor de verzekeraar de aansprakelijkheid op het tijdstip dat voor de verzekerde het zeerisico begint en eindigt.

Artikel 196

Indien in tijd van vrede een premieverhoging bedongen is voor het geval van oorlog en de hoegrootheid ervan in de verzekeringsovereenkomst niet is bepaald, wordt zij door de rechtbank vastgesteld met inachtneming van de risico's, de omstandigheden en de bedingen van de verzekeringspolis.

Artikel 197

In geval van verlies van goederen voor rekening van de kapitein verzekerd en geladen in het schip waarover hij het bevel voert, is de kapitein gehouden aan de verzekeraars het bewijs van de aankoop van de goederen te leveren en daarvan een cognossement te bezorgen, door twee van de voornaamste schepelingen getekend.

Artikel 198

Een schepeling of een passagier die in België verzekerde goederen in het schip laadt, is verplicht daarvan een cognossement te laten ter plaatse waar de inlading geschiedt. In België wordt het gelaten ter griffie van de rechtbank van koophandel; in het buitenland, in handen van de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, in handen van de plaatselijke overheid.

Artikel 199

De verzekeringsovereenkomst is nietig, wanneer zij op bodemerij genomen geld tot voorwerp heeft.

AFDELING II. Verplichtingen van de verzekeraar en van de verzekerde.

Artikel 200

De verzekering wordt nietig verklaard en de verzekeraar ontvangt als schadevergoeding een half ten honderd van het verzekerde bedrag:

- *wanneer vóór de aanvang van het risico de reis wordt gestaakt, zelfs door toedoen van de verzekerde;*
- *wanneer de bevrachter de vracht heeft laten verzekeren en deze door omstandigheden niet verschuldigd is;*
- *wanneer de verzekerde, in het geval van artikel 10 van de Wet van 11 juni 1874, recht heeft op teruggave van de premie.*

Wanneer de premie minder dan een ten honderd bedraagt, is de schadevergoeding gelijk aan de helft van de premie.

Artikel 201

Voor rekening van de verzekeraar is alle verlies en schade ontstaan ten gevolge van storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, reis of schip, werping, brand, ontploffing, plundering en in het algemeen door enig ander zeegevaar. Ingeval de verzekeraar het oorlogsrisico voor zijn rekening neemt, staat hij in voor alle schade en verlies die verzekerde zaken overkomen door vijandelikheden, vergeldingsmaatregelen, oorlogsverklaring, blokkade, aanhouding op last van hogerhand, molest van de zijde van een erkende of niet-erkende regering en in het algemeen door alle oorlogsvoorvallen en -gevaaren.

Artikel 202

Ingeval het oorlogsrisico niet in de verzekering is begrepen, is de overeenkomst ontbonden, indien een oorlogshandeling het verloop van de reis komt te wijzigen.

Wanneer die handeling echter plaats vindt op zee, gaat de ontbinding van de overeenkomst niet in voordat het schip geankerd of gemeerd ligt in de eerste haven die het bereikt.

Artikel 203

In het geval van het vorige artikel wordt vermoed dat de verzekerde goederen ten gevolge van enig zeegevaar verloren zijn gegaan, behoudens tegenbewijs.

Artikel 204

De oorlogsmolestverzekering, ongeacht de verplichtingen daaraan verbonden voor de verzekeraars, treedt ten aanzien van de gewone risico's in de plaats van de verzekering onder het beding "vrij van

oorlogsmolest", te rekenen van het tijdstip waarop de laatstgenoemde overeenkomst ontbonden wordt ingevolge artikel 202.

Artikel 205

Verandering van koers, reis of schip, door de verzekerde bevolen, en verlies of schade, door zijn toedoen ontstaan, komen niet ten laste van de verzekeraar; deze heeft zelfs recht op de premie, ingeval het risico voor hem is beginnen te lopen.

Artikel 206

Schade veroorzaakt door toedoen en schuld van de eigenaar, bevrachter of inlader, komt niet ten laste van de verzekeraar.

Artikel 207

De verzekeraar is aansprakelijk voor de daden van ontrouw en fouten van de kapitein en de schepelingen, bekend onder de naam van schelmerij van de schipper, tenzij het tegendeel is bedongen. Hij is niet aansprakelijk voor de daden van ontrouw van de kapitein die door de verzekerde is aangesteld, tenzij het tegendeel is bedongen.

Artikel 208

In de polis moet melding worden gemaakt van de goederen die uit hun aard bijzonder aan bederf of aan vermindering onderhevig zijn, zoals koren of zout, of van goederen die schade kunnen lijden door lekkage, anders is de verzekeraar niet aansprakelijk voor de schade en het verlies aan die goederen overkomen, tenzij de verzekerde bij de ondertekening van de polis de aard van de lading niet kende.

Artikel 209

Wanneer de verzekering betrekking heeft op goederen voor de heenreis en voor de terugreis en het schip op zijn eerste bestemmingsplaats geen teruglading of een onvolledige teruglading heeft ingenomen, ontvangt de verzekeraar slechts tweederde van de overeengekomen premie, naar evenredigheid, tenzij anders bedongen is.

Artikel 210

Voor de verzekering worden de goederen geschat naar de waarde die zij hadden ten tijde en ter plaatse van de inlading, met inbegrip van alle rechten en kosten tot aan boord, alsmede van de verzekeringspremie en de bijkomende kosten.

Casco, kiel, tuig en takelage worden geschat naar hun waarde op de dag waarop het risico is begonnen.

Mondvoorraad, uitrusting en alle andere op geld waardeerbare zaken worden geschat naar hun waarde ter plaatse en ten tijde van het begin van het risico.

Artikel 211

Een overeenkomst van verzekering of van herverzekering voor een hoger bedrag dan de waarde van de verzekerde zaken, is ten aanzien van de verzekerde alleen nietig, wanneer bewezen wordt dat er zijnerzijds bedrog of arglist is geweest.

Artikel 212

Wanneer er, in het voormelde geval, geen bedrog of arglist is geweest, blijft de overeenkomst gelden ten belope van de geschatte of overeengekomen waarde van de verzekerde zaken.

Artikel 213

Wanneer de partijen overeengekomen zijn omtrent het bedrag van de verwachte winst, is deze schatting bindend, zonder dat nader bewijs vereist is.

Artikel 214

In de verzekering van op bodemerij te leen gegeven geldsommen wordt de bodemerijpremie niet geacht begrepen te zijn.

Artikel 215

Bij verzekering van de vracht van de verzekerde zaken wordt, in geval van bijzondere averij, verhoudingsgewijze evenveel voor de vracht uitgekeerd als voor de verzekerde zaken.

Artikel 216

De verzekeraar van het passagegeld is gehouden tot vergoeding van het verlies dat de verzekerde op dit passagegeld heeft geleden ten gevolge van zeerisico's, zoals kosten van ontscheping en berinscheping, voeding en logies van de reizigers in een noodhaven, vervanging van verloren gegane of beschadigde levensmiddelen en verder vervoer aan boord van een ander schip.

Artikel 217

Indien de verzekering bij verdeling plaatsheeft ten aanzien van goederen die moeten worden geladen in verscheidene nader aangeduide schepen, met vermelding van de geldsom die op elk schip verzekerd wordt, en alle goederen worden geladen in één schip of in een kleiner aantal schepen dan in de overeenkomst is bepaald, is de verzekeraar enkel gehouden tot betaling van de som die hij verzekerd heeft op het schip of de schepen die de lading hebben ingenomen, niettegenstaande alle bedoelde schepen vergaan zijn; hij ontvangt niettemin de bij artikel 200 bepaalde vergoeding.

Artikel 218

De verzekeraar is ontslagen van het risico en heeft recht op de premie, indien de verzekerde het schip naar een verder gelegen plaats zendt dan in de overeenkomst genoemd is, zij het op dezelfde route.

De verzekering heeft volkomen gevolg indien de reis verkort wordt, mits de kapitein daartoe een van de aanleghavens kiest.

De verzekeraar staat nochtans in voor het verlies, de schade en de uitgaven, die dagtekenen van voor de verlenging of de verandering van de reis.

Artikel 219

Elke verzekering aangegaan na het verlies of de aankomst van de verzekerde zaken is nietig, indien bewezen wordt dat de verzekerde het verlies, of de verzekeraar de aankomst moet hebben vernomen voor de ondertekening van de overeenkomst.

Artikel 220

Wordt het bewijs geleverd tegen de verzekerde, dan betaalt deze aan de verzekeraar een dubbele premie.

Wordt het bewijs geleverd tegen de verzekeraar, dan betaalt deze aan de verzekerde een bedrag gelijk aan het dubbele van de overeengekomen premie.

Artikel 221

Het beding "vrij van beschadigdheid" ontslaat de verzekeraar van elke gemene of bijzondere averij, uitgezonderd in de gevallen waarin abandonnement kan worden gedaan; in die gevallen heeft de verzekerde de keus tussen abandonnement en het instellen van een rechtsvordering wegens averij.

Afdeling III. - Abandonnement.

Artikel 222

Abandonnement van de verzekerde zaken kan geschieden:

- *in geval van neming,*
- *schipbreuk,*
- *stranding met verbrijzeling,*
- *onzeewaardigheid tengevolge van zeegevaar,*
- *aanhouding door een vreemde mogendheid,*
- *verlies of beschadiging van de verzekerde zaken, indien het verlies of de beschadiging ten minste drie vierde bedraagt.*

Abandonnement kan geschieden in geval van aanhouding door de regering na het begin van de reis.

Artikel 223

Abandonnement kan niet gedaan worden voor het begin van de reis.

Artikel 224

Alle andere schade wordt als averij beschouwd en tussen verzekeraars en verzekerden geregeld naar verhouding van hun belangen.

Artikel 225

Abandonnement van de verzekerde zaken kan noch gedeeltelijk noch voorwaardenlijk gedaan worden. Het strekt zich niet verder uit dan tot de zaken waarop de verzekering en het risico betrekking hebben.

Artikel 226

Het abandonnement moet aan de verzekeraar gedaan worden:

- *binnen zes maanden na ontvangst van de tijding van het verlies, wanneer het zich heeft voorgedaan in een haven of op de kust van Europa, of op die van Azië en Afrika van de Middellandse Zee;*
- *binnen een jaar na ontvangst van de tijding van het verlies, wanneer het zich heeft voorgedaan in Afrika aan deze zijde van Kaap de Goede Hoop of in Amerika aan deze zijde van Kaap Hoorn;*
- *binnen achttien maanden na ontvangst van de tijding van het verlies, wanneer het zich heeft voorgedaan in andere gedeelten van de wereld.*

Na het verstrijken van die termijnen zijn de verzekerden niet meer tot abandonnement gerechtigd.

In geval van neming en van aanhouding op last van hogerhand beginnen de voormelde termijnen eerst te lopen bij het verstrijken van de in artikel 243 bepaalde termijnen.

Artikel 227

De verzekeraar kan, zonder het verstrijken van de voormelde termijnen af te wachten, de verzekerde aanmanen om abandonnement te doen. Indien de verzekerde dit niet doet binnen een maand, is hij er niet meer toe gerechtigd.

Artikel 228

Ingeval van herverzekering moeten de herverzekerden het abandonnement ter kennis van de herverzekeraar brengen binnen de volgende termijnen:

- *binnen een maand, wanneer het verlies zich heeft voorgedaan in het Verenigd Koninkrijk of in een aan België grenzende Staat;*
- *binnen twee maanden, wanneer het verlies zich heeft voorgedaan in een andere Staat van Europa, dan wel in een Staat aan de Afrikaanse of Aziatische kust van de Middellandse Zee of aan de Aziatische kust van de Zwarte Zee;*
- *binnen vijf maanden, wanneer het verlies zich heeft voorgedaan in een staat buiten Europa, aan deze zijde van de zeeëngten van Malakka en van Soenda, en aan deze zijde van Kaap Hoorn;*

- binnen acht maanden, indien het verlies zich heeft voorgedaan in de Staten aan gene zijde van die zeeëngten en aan gene zijde van Kaap Hoorn.

Deze termijnen lopen vanaf de dag waarop de oorspronkelijke verzekerden van hun abandonnement kennis hebben gegeven.

In geval van oorlog ter zee worden de in het eerste lid bepaalde termijnen verdubbeld ten aanzien van de overzeese landen.

Artikel 229

In de gevallen waarin abandonnement kan worden gedaan en bij andere ongevallen waarvan het risico voor de verzekeraar is, moet de verzekerde elk bericht dat hij ontvangt aan de verzekeraar betekenen op straffe van schadevergoeding.

De betekening moet geschieden binnen drie dagen na ontvangst van het bericht.

Artikel 230

Wanneer te rekenen van de dag van de afvaart of van de dag waar de laatst ontvangen tijding betrekking op heeft, zes maanden verlopen zijn in geval van een gewone reis, of een jaar in geval van een lange reis, kan de verzekerde die verklaart geen tijding van zijn schip te hebben ontvangen, abandonnement doen aan de verzekeraar en betaling van de verzekeringssom vorderen, zonder dat het verlies behoeft te worden bewezen.

Na die zes maanden of na dat jaar kan de verzekerde optreden binnen de termijnen gesteld in artikel 226.

Artikel 231

Indien een verzekering voor een bepaalde tijd is aangegaan, wordt, na verloop van de termijnen hiervoren gesteld voor gewone en voor lange reizen, vermoed dat het schip vergaan is binnen de looptijd van de verzekering.

Artikel 232

Als lange reizen worden beschouwd die welke verder gaan dan:

- zuidwaarts, de 30e graad noorderbreedte;
- noordwaarts, de 72e graad noorderbreedte;
- westwaarts, de 15e lengtegraad vanaf de meridiaan van Parijs;
- oostwaarts, de 44e lengtegraad vanaf de meridiaan van Parijs.

Artikel 233

Bij de betekening ingevolge artikel 229 kan de verzekerde of abandonnement doen met aanmaning aan de verzekeraar om de verzekeringssom te betalen binnen de termijn in de overeenkomst gesteld, of zich het recht voorbehouden om abandonnement te doen binnen de termijnen in de wet gesteld.

Artikel 234

Bij het doen van abandonnement is de verzekerde gehouden de verzekeringen op te geven die hij op de verzekerde zaken heeft gesloten of doen sluiten, evenals die waartoe hij last heeft gegeven, en die waarvan hij weet dat zij door anderen op dezelfde zaken zijn gesloten, bij gebreke waarvan de termijn van betaling, die moet ingaan op de dag van het abandonnement, opgeschort wordt tot de dag dat hij gemelde opgave zal hebben laten doen, zonder dat daarnit enige verlenging volgt van de termijn bepaald om de rechtsvordering tot abandonnement in te stellen.

Artikel 235

In geval van bedrieglijke opgave is de verzekerde verstoken van de voordelen der verzekering.

Artikel 236

Indien de tijd van de betaling niet vastgesteld is bij de overeenkomst, moet de verzekeraar de verzekeringssom betalen binnen drie maanden na de betekening van het abandonnement.

Artikel 237

De stukken tot bewijs van inlading en verlies moeten aan de verzekeraar worden betekend voordat tegen hem een vordering tot betaling van de verzekerde bedragen kan worden ingesteld.

Artikel 238

De verzekeraar wordt toegelaten tot het tegenbewijs van de feiten die in de bewijsstukken opgetekend zijn. Door die toelating wordt de veroordeling van de verzekeraar tot voorlopige uitkering van de verzekeringssom niet opgeschort, mits de verzekerde borg stelt.

De verbintenis van de borg vervalt na twee volle jaren, indien er geen rechtsvordering is ingesteld.

Artikel 239

Is het abandonnement betekend en aangenomen of bij vonnis geldig verklaard, dan behoren de verzekerde zaken aan de verzekeraar te rekenen van de dag van het abandonnement.

De verzekeraar kan de terugkeer van het schip niet voorwenden om zich te onttrekken aan de betaling van de verzekeringssom.

Artikel 240

De verzekeraar van de verwachte winst kan, in geval van abandonnement, niets uit de zaak vorderen van degene die ze heeft laten verzekeren.

Artikel 241

In geval van abandonnement van de vracht heeft de vrachtverzekeraar recht op de vracht voor het deel van de lading dat geborgen of in de aanleghavens ontscheept is en op het ten tijde van het schadegeval verschuldigde passagegeld, zelfs al is het voor of tijdens de reis betaald, onverminderd de rechten van de bodemerijgevers, het recht van de matrozen op loon en repatriëring en de kosten en uitgaven gedurende de reis.

Artikel 242

In hetzelfde geval kan de vrachtverzekeraar het loon van de bemanning en alle andere in de verzekering begrepen uitgaven waarvan de verzekerde door de gebeurtenis bevrijd is, van de verzekeringssom aftrekken.

Voor het afgetrokken bedrag wordt de premie volledig terugbetaald.

Artikel 243

In geval van neming door kapers of vijanden of van aanhouding op last van hogerhand, is de verzekerde gehouden daarvan aan de verzekeraar betekening te doen binnen drie dagen na de ontvangst van de tijding.

Het abandonnement van de verzekerde zaken kan eerst gedaan worden:

- na verloop van zes maanden te rekenen van de betekening, wanneer de neming of de aanhouding heeft plaatsgehad in een Europese zee of in een zee die Europa van Azië of van Afrika scheidt;

- na verloop van een jaar, wanneer de neming of de aanhouding in een verder gelegen gebied heeft plaatsgehad.

Ingeval de genomen of aangehouden goederen aan bederf onderhevig zijn, worden de voormelde termijnen verkort tot anderhalve maand in het eerste geval en tot drie maanden in het tweede geval.

Is de verzekerde zaak tot goede prijs verklaard of is zij verbeurdverklaard voor het verstrijken van die termijnen, dan kan abandonnement worden gedaan door betekening van de tijding daarvan aan de verzekeraars.

Artikel 244

Gedurende de termijnen in het vorige artikel bepaald, zijn de verzekerden verplicht alles te doen wat in hun vermogen ligt om de genomen of aangehouden zaken terug te krijgen of te doen vrijgeven.

Hunnerszijds kunnen ook de verzekeraars daartoe het nodige doen, samen met de verzekerden of afzonderlijk.

Artikel 245

Abandonnement wegens onzeewaardigheid kan niet worden gedaan wanneer het mogelijk is het gestrande schip weer vlot te maken, te herstellen en in staat te brengen om zijn reis naar de plaats van bestemming te vervolgen.

In dat geval behoudt de verzekerde zijn verhaal op de verzekeraars voor de kosten en averij door de stranding veroorzaakt.

Artikel 246

Wanneer het schip onzeewaardig is verklaard, is degene die de lading heeft laten verzekeren, gehouden daarvan kennis te geven binnen drie dagen na ontvangst van de tijding.

Artikel 247

De kapitein is in dat geval verplicht al het mogelijke te doen om een ander schip te vinden teneinde de goederen naar de plaats van bestemming te brengen.

Artikel 248

De goederen die in het geval van het vorige artikel in een ander schip zijn geladen, blijven voor risico van de verzekeraar, totdat zij aangekomen en uitgeladen zijn.

Artikel 249

De verzekeraar is bovendien aansprakelijk voor de averij, de kosten van de lossing, opslag en berlading, de meerdere vracht en alle andere kosten die gemaakt zijn om de goederen te bergen.

Artikel 250

Wanneer de kapitein binnen de bij artikel 243 voorgeschreven termijnen geen ander schip heeft kunnen vinden om de goederen weer in te laden en naar de plaats van bestemming te brengen, kan de verzekerde abandonnement doen.

9.4. De toepasselijkheid van de Zeeverzekeringswet op de binnenvaart is geregeld in Titel X van de Zeewet. Hierin is bepaald:

Artikel 276

De binnenvaartverzekering kan omvatten:

het casco en de kiel van het schip;

het tuig en de takelage;

de uitrusting en de mondivoorraad;

de vracht;

het passagegeld;

de ingeladen goederen;

de uit de goederen verwachte winst;

het loon van de bemanning;

de winst op de bevrachting;

het makelaarsloon en het commissieloon op aankoop, verkoop en consignatie;

*de geldsommen voor en tijdens de reis besteed ten behoeve van het schip en van de verzending van de goederen;
in het algemeen, alle op geld waardeerbare zaken of waarden die aan scheepvaartrisico onderhevig zijn, onverminderd de bepalingen (van de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, in zoverre zij betrekking heeft op de persoonsverzekeringen.*

Artikel 277

De bepalingen van titel VI zijn van overeenkomstige toepassing op de binnenvaartverzekering.

9.5. De Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst⁴ (hieronder: 'Landverzekeringswet') beheerst niet de verzekeringen van het goederenvervoer, doch wel de bagage- en verhuisverzekeringen. Het toepassingsgebied van de wet is als volgt bepaald in artikel 2:

§ 1. Deze wet is van toepassing op alle landverzekeringen voor zover er niet wordt van afgeweken door bijzondere wetten.

Zij is niet van toepassing op de herverzekering noch op de verzekeringen van goederenvervoer, met uitzondering van de bagage- en verhuisverzekeringen.

§ 2. Deze wet is van toepassing op de onderlinge verzekeringsverenigingen.

Om rekening te houden met de bijzondere kenmerken van deze verzekeringsvorm kan de Koning evenwel de bepalingen aangeven die niet op die verenigingen van toepassing zijn en de wijze bepalen waarop andere bepalingen dat wel zijn.

In de hierboven reeds aangehaalde artikelen 191 en 276 van de Zeewet wordt m.b.t. de persoonsverzekeringen ter zee resp. op de binnenwateren uitdrukkelijk naar de Landverzekeringswet verwezen.

9.6. Enkele niet in de Zeewet opgenomen scheepvaartrechtelijke wetsbepalingen regelen bijzondere verzekeringsrechtelijke aspecten. Voorbeelden zijn terug te vinden in de Wrakkenwet, die de wegruiming van wrakken etc. uit de vaarwegen regelt (art. 15, 16 en 18).

9.7. De extra-contractuele aansprakelijkheidsverzekering van het wegvervoer met motorvoertuigen wordt beheerst door de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen⁵ (WAM-Wet).

9.8. Uiteraard moet ook in de vervoerverzekeringsbranche rekening worden gehouden met de Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen (hieronder: 'Controlewet')⁶, die o.m. IPR-bepalingen bevat, en met de Wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekerings- en herverzekeringsbemiddeling en de distributie van verzekeringen⁷.

9.9. Op relevante internationale en supranationale regelgeving zal hieronder worden ingegaan⁸.

⁴ BS 20 augustus 1992 (zoals gewijzigd).

⁵ BS 8 december 1989 (zoals gewijzigd).

⁶ BS 29 juli 1975.

⁷ BS 14 juni 1995 (zoals gewijzigd); zie evenwel art. 12bis, § 4 van de Wet.

⁸ Zie *infra*, nrs. 9.19 e.v.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

9.10. De huidige wettelijke regeling van de vervoerverzekering vertoont twee fundamentele knelpunten:

- het voorbijgestreefd karakter van de vigerende wetgeving;
- de gebrekkige afbakening van het toepassingsgebied van de Landverzekeringswet en dat van de Zeeverzekeringswet;

Hieronder worden eerst deze knelpunten toegelicht. Verderop in de tekst wordt ingegaan op andere, meer specifieke knelpunten.

- VOORBIJGESTREEFD KARAKTER VAN DE ZEEVERZEKERINGSWET

9.11. Op het achterhaalde karakter van de vigerende wetgeving m.b.t. de vervoerverzekering en de nood aan een (nieuwe) vervoerverzekeringswet is eerder bij herhaling geattendeerd.

Inmiddels meer dan 70 jaar geleden stelde Koninklijk Commissaris voor het Verzekeringswezen Van Dievoet een modernisering van de wetgeving betreffende de zee- en transportverzekeringen in het vooruitzicht⁹.

Medio de jaren zeventig noemde Fontaine de Zeeverzekeringswet uit 1879 een geheel

*de qualité médiocre: rédaction fréquemment défectueuse, archaïsmes, lacunes, mauvaise organisation générale*¹⁰.

In 2011 kon genoemde auteur niets anders dan deze kritiek te herhalen¹¹ en noteerde hij dat de vervoerverzekeringen anders dan te land – die door de archaïsche stelsels van 1874 en 1879 beheerst blijven – zijn

*veroordeeld om verder te genieten van de samenwerking van de blinde en de lamme*¹².

In 1988 had ook een gezaghebbend auteur als Tricot de nood aan een herziening van de Zeeverzekeringswet nochtans aan de orde gesteld¹³.

N.a.v. de voorbereiding van de wijziging van de Landverzekeringswet in 1994 werd de invoering van een nieuwe transportverzekeringswet, die zou gelden voor alle transporten, door de bevoegde Minister in het vooruitzicht gesteld¹⁴.

⁹ Van Dievoet, E., *Het Verzekeringswezen in België*, II, Antwerpen, De Sikkel, 1940, 65-67.

¹⁰ Fontaine, M., *Droit des assurances*, Brussel, Larcier, 1975, 37, nr. 7, herhaald in Fontaine, M., "Présentation générale. Dispositions préliminaires et finales", in Centre de droit des obligations et Licence en droit et économie des assurances (UCL), *La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre*, Louvain-la-Neuve, Academia, 1993, (19), 32, nr. 32.

¹¹ Fontaine, 103, nr. 103.

¹² Fontaine, 105, nr. 104.

¹³ Tricot, L., "Het zeerecht morgen", *RW* 1987-88, (1417), 1423, nr. 13.

¹⁴ Zie o.m. *Parl. St.*, Senaat, 1992-93, nr. 821/2, 10; *Parl.Hand.*, Senaat, 1993-94, 22 december 1993, 608.

In 1996 werd binnen de Commissie voor Verzekeringen bevestigd dat een modernisering van het transportverzekeringsrecht noodzakelijk was maar kon over een nieuwe regeling geen overeenstemming worden bereikt¹⁵.

In een opgemerkte bijdrage uit hetzelfde jaar pleitte ook vervoerverzekeringsmakelaar Hollenfeltz du Treux voor een nieuwe zee- en transportverzekeringwet, waarvan hij zelf meteen de krachtlijnen suggereerde¹⁶.

In 1999 schetste Cousy de nood aan een nieuwe wet nogmaals als volgt:

The main argument is that both the insurance industry and the legal practitioners are in dear need of a modern and clear legislation offering legal security and reflecting a better balancing of the interests of all parties involved (insurers, insured, third parties, etc.). Understandably enough, the existing nineteenth century legislation is at places obsolete, obscure and incomplete. Even those opposed to legislative action must admit that the present outdated legislative situation lacks a minimum of legal elegance. One could admit that it is a matter of self respect of any sector of economic activity to require a decent coherent and modern legal framework¹⁷.

Wat betreft de uitvoerige regeling van het (in de praktijk nog nauwelijks voorkomende) abandonnement in de Zeewet was de boodschap niet minder duidelijk:

No matter how charming and intriguing these older texts may be, the Belgian legislation sins by being exceedingly old fashioned. For tens of years now already practice has been different from what the text of the laws would let appear. It is time for a substantial cleaning-up¹⁸.

In 2003 uitte ook Van Gompel de wens dat de wetgever de achterhaalde Zeeverzekeringwet zou moeten moderniseren, omdat “die dringend aan herziening toe is”¹⁹.

In de studie uit 2006 uitgevoerd ter voorbereiding van het thans lopende project tot herziening van het Belgische scheepvaartrecht werd aan deze unanieme klachten over de veroudering van de wetgeving m.b.t. de vervoerverzekering herinnerd²⁰.

Al deze klachten en verzuchtingen zijn des te navranter wanneer men zich realiseert dat het hierboven aangehaalde artikel 3 van de Algemene Verzekeringwet, dat liefst uit 1874 dateert, reeds een specifieke landvervoerzekeringswetgeving aankondigde²¹.

9.12. De veroudering van de wetgeving komt op twee onderscheiden wijzen tot uiting: (1) de wetgeving is redactioneel verouderd en wetgevingstechnisch verwilderd en (2) zij wordt in de praktijk van het verzekeringsbedrijf in verregaande mate genegeerd.

9.13. Nu de basiswetten zoals gezien dateren uit 1874 resp. 1879 wekt de wetgevingstechnische kritiek uiteraard geen verwondering.

¹⁵ Zie de verslagen van de Commissie op www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be.

¹⁶ Hollenfeltz du Treux, P., “Tentative d’esquisse d’une loi, nouvelle et nécessaire, sur l’assurance maritime et transport”, in LA Putzeys, 491-530.

¹⁷ Cousy, H., “Toward a new Marine Insurance Act for Belgium ? A case study in legislative policy for a small country in a global setting”, in Huybrechts, M. (ed.), *Marine Insurance at the turn of the Millennium*, I, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 1999, (379), 387.

¹⁸ *Ibid.*, 390.

¹⁹ Van Gompel, W., “Het abandonnement in de Belgische zeeverzekeringspraktijk”, in LA Roland, (457), 459 en 466.

²⁰ Zie Van Hooydonk SVSMS, 80-81.

²¹ Zie o.m. Sohr, F. en van Doosselaere, G., *Les Assurances-Transports*, Brussel, Auguste Puvrez, 1932, 58, nr. 4.

Zoals gezien suggereert artikel 1964 van het Burgerlijk Wetboek nog steeds dat de verzekeringsovereenkomst als dusdanig wordt geregeld door het zeerecht²². Bedoelde bepaling is historisch verklaarbaar en beklemtoonde terecht de autonomie van het zeerecht, maar heden is zij foutief en wekt zij alleen maar verwarring.

Verder illustreren de bepalingen van de Zeeverzekeringswet treffend de algehele veroudering van de Zeewet. Zij hebben het o.m. over bodemerij (art. 191 en 214) en de inlading van lading door de schepelingen (art. 198)²³ en bakenen zeegebieden af in het licht van de eertijds bestaande communicatiemoeilijkheden bij het ondernemen van “lange reizen” (art. 226, 228, 232 en 243). Dergelijke kwesties waren eigen aan het pre-industriële scheepvaartbedrijf. Heden zijn bedoelde regelingen obsoleet.

Nijpender is dat de vigerende wetgeving een oncomfortabele gecombineerde lezing veronderstelt van diverse losstaande wetten (Algemene Verzekeringswet, Zeeverzekeringswet, bepalingen van de Zeewet over de binnenvaart, Landverzekeringswet), waarvan de respectieve toepassingsgebieden bovendien slordig zijn afgebakend²⁴. Deze opeenstapeling van slecht op elkaar afgestemde wetsbepalingen is wetgevingstechnisch ondermaats te noemen.

9.14. De vigerende wetgeving m.b.t. de vervoerverzekering wordt in de dagelijkse praktijk van het vervoerverzekeringsbedrijf stelselmatig buiten spel gezet.

De Zeeverzekeringswet is in principe immers van aanvullend recht. Enkele bepalingen worden door de rechtsleer dwingend geacht. Volkomen duidelijkheid hieromtrent bestaat hieromtrent echter niet²⁵ – wat als een afzonderlijk wetgevingstechnisch feil dient te worden aangemerkt.

Wat er ook van zij, in de overeenkomst wordt vaak precies het omgekeerde bedongen van wat de wet bepaalt, of wordt er minstens van afgeweken. Dergelijke afwijkingen betreffen bijv. de dekking van de aansprakelijkheid voortvloeiend uit de verzekerde zaak (art. 201 Zeewet), het verval van dekking ingevolge wijziging van koers, reis of vaartuig (art. 205 Zeewet), de uitsluiting van de schade ingevolge lichte fout (art. 206 Zeewet) en abandonnement zonder optierecht voor de verzekeraar (art. 222 Zeewet).

In dit verband wordt in ruime mate gebruik gemaakt van modelpolissen en standaardvoorwaarden²⁶.

De bekende Goederenverzekeringspolis van Antwerpen 2004 en de CMR-polis (contractuele aansprakelijkheidsverzekering van de goederenvervoerder over de weg) uitgewerkt door de Belgische Vereniging van Transportverzekeraars (BVT) gelden als succesvolle voorbeelden.

De Goederenverzekeringspolis van Antwerpen van 20 april 2004²⁷ verving de Antwerpse Zeeverzekeringspolis van 1859, die verouderd was geraakt en ingevolge herhaalde,

²² Zie *supra*, nr. 9.1.

²³ Zie daarover nader Blauwboek 5.

²⁴ Over dat laatste, zie nader *infra*, nrs. 9.15 e.v.

²⁵ Zie o.m. Van Hooydonk HTV, 1.2.5/3.

²⁶ Het gebruik van standaardpolissen en -voorwaarden dient te geschieden met eerbiediging van de mededingingswetgeving. Ter zake dient te worden verwezen naar Verordening (EU) Nr. 267/2010 van de Commissie van 24 maart 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op bepaalde groepen van overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de verzekeringssector (*Pb.* 30 maart 2010, L 83/1).

²⁷ Zie daarover o.m. Ponet, F., *De goederenverzekeringspolis van Antwerpen*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2008, 284 p.

ongecoördineerde tekstwijzigingen moeilijk hanteerbaar was geworden. Waar de oude Antwerpse Zeeverzekeringspolis oorspronkelijk zowel voor casco- als cargodekking, maar enkel voor zeevervoer was bedoeld, werd hij in de praktijk enkel aangewend voor cargodekking maar dan wel voor alle vervoerswijzen. De nieuwe Goederenverzekeringspolis van Antwerpen van 2004 is overeenkomstig zijn opschrift enkel bedoeld voor cargodekking, maar wel via alle mogelijke vervoerswijzen.

Eertijds bestond ook de Belgische Corvette-polis, de enige polis voor zeecascoverzekering. Hij wordt thans niet meer aangeboden.

Verder dient melding te worden gemaakt van de Arex-polis van de Confederatie der Expéditeurs van België. Het betreft een aansprakelijkheidsverzekering voor het expeditiebedrijf, ongeacht welke juridische hoedanigheid de dienstverlener aanneemt: commissionair-expéditeur, commissionair-vervoerder, vervoerder, behandelaar of bewaarnemer. Gedekt wordt de professionele en contractuele aansprakelijkheid voor schade ingevolge fouten, vergissingen, vergetelheden of nalatigheden van de expéditeur of zijn aangestelden en onderaannemers. De gedekte schade betreft zowel stoffelijke (beschadiging van de goederen) als onstoffelijke (onrechtstreekse) schade. De Arex-polis is flexibel en kan modulair worden uitgebreid tot de hoedanigheden van scheepsagent en van douaneagent voor hun objectieve aansprakelijkheid jegens de overheid voor de aanzuivering van douanedocumenten. Zo kunnen ook de bijkomende kosten ingevolge onvermogen van de vervoerder mede worden verzekerd. De extra-contractuele aansprakelijkheid kan facultatief in de dekking worden opgenomen.

- GEBREKKIGE AFBAKENING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE
LANDVERZEKERINGSWET EN DAT VAN DE ZEEVERZEKERINGSWET

9.15. Het wettelijke regime van de vervoerverzekering is historisch scheefgegroeid tot een asymmetrisch, vrij incoherent en inconsequent geheel.

Theoretisch betreffen de luiken van de vervoerverzekering (in alle vervoerwijzen):

(1) Persoonsverzekering		
(2) Schadeverzekering	(2.1.) Zaakschade	(2.1.1.) Vervoermiddel (casco)
		(2.1.2.) Vervoerde lading (cargo)
	(2.2.) Aansprakelijkheid	(2.2.1.) Contractueel
		(2.2.2.) Extra-contractueel

9.16. De structuur van de wettelijke regeling van de transportverzekering stemt in genendele met voornoemd schema overeen. Bedoelde regeling is versnipperd over verschillende wetgevende akten, die elk een eigen toepassingsgebied hebben en die, naargelang de vervoermodus en/of het risico waarover het gaat, in verschillende combinaties moeten worden samengelezen.

9.17. De in artikel 3 van de Algemene Verzekeringswet gereflecteerde ambitie van de Belgische wetgever om een of meer bijzondere vervoerverzekeringsregimes uit te werken werd – behoudens de invoering van de van de Zeewet deel uitmakende en op de eerdere *Code de commerce* berustende Zeeverzekeringswet – nooit gerealiseerd. Een ontwerp van nieuwe Zeewet uit 1870 bevatte naast de Titel X over zeeverzekering een Titel XI over de verzekering van het vervoer over land en de binnenwateren²⁸. Deze laatste titel werd in de Zeewet van 21 augustus 1879 weggelaten, en slechts door de Wet van 10 februari 1908 werd het zeeverzekeringsregime

²⁸ *Parl. St.*, Kamer, 1870-71, nr. 14, inz. 104.

toepasselijk verklaard op de verzekering van de binnenvaart (huidig artikel 277 van de Zeewet). Verdere specifieke wetgeving betreffende de vervoerverzekering werd nooit meer tot stand gebracht.

9.18. De invoering van de nieuwe Landverzekeringswet van 1992 was voor de beoefenaars van het zee- en transportrecht een lijdensweg²⁹.

In de aanvankelijke Landverzekeringswet³⁰ was het toepassingsgebied onduidelijk afgebakend doordat was bepaald dat de wet niet gold voor “de verzekeringen van goederenvervoer dat niet hoofdzakelijk over land geschiedt”³¹. Deze lapidaire en sowieso ongelukkige formulering werd o.m. door R. Wijffels scherp op de korrel genomen³². Diepgaande kritiek werd ook geformuleerd in een studie van Bernauw, die tal van wetgevingstechnische gebreken blootlegde en tot de slotsom kwam dat het onnodig was de verzekering van goederenvervoer over land “op ongenueanceerde wijze te onderwerpen aan de onaangepaste en dwingende bepalingen van een wet die geschreven is ten behoeve van de verzekering van massarisico's, onderschreven door de consument“ en dat de wetgever er beter aan had gedaan in de betrokken sector de wilsautonomie te respecteren. Dezelfde auteur merkte op dat de wet van 1992 leidde tot een fragmentatie en een nodeloze complicatie van het transportverzekeringsregime, en dat in een tijd van integratie van de vervoerswijzen, stijgende aanwending van multimodale vervoeroperaties en pogingen tot uniformisering van de aansprakelijkheidsregimes: de oorspronkelijke wet van 25 juni 1992 had inderdaad tot gevolg dat de verzekering van landvervoer, deze van zeevervoer en deze van luchtvervoer aan een verschillende wetgeving werden onderworpen. Ten derde betreurde Bernauw dat de nieuwe wet voor de transportverzekering niet meteen een bijzonder regime had uitgewerkt, hoewel de bestaande wetgeving verouderd was en talrijke leemten vertoonde; zoals andere auteurs toonde hij zich wantrouwig tegenover de belofte van de regering om inzake de transportverzekering een geheel nieuwe wetgeving tot stand te brengen. Verder veroorzaakte de wet van 1992 inzake stapelvervoer een incongruentie tussen het aansprakelijkheidsregime en het verzekeringsregime en tenslotte zou de wet leiden tot een discriminatie van de Belgische transportverzekeringssnijverheid, daar zij, gebonden door het keurslijf van de dwingende wet, niet met gelijke wapens zou kunnen strijden³³. De terechte kritiek van de rechtsleer werd nog versterkt door protest vanuit de transportverzekeringssector zelf, en uiteindelijk werden de aangestipte euvels in 1994 grotendeels rechtgezet via een wetswijziging³⁴, waardoor kortweg werd bepaald dat de Landverzekeringswet niet van toepassing is op de verzekeringen van goederenvervoer. Desondanks zijn interpretatiemoeilijkheden blijven bestaan³⁵.

²⁹ Zie reeds de schets in Van Hooydonk SVSMS, 112-113.

³⁰ W. 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (BS 20 augustus 1992).

³¹ Art. 2, § 1, tweede lid W. 25 juni 1992.

³² Zie inz. Wijffels, R., “Zee- en transportverzekering en geschillenbeslechting rekening houdend met de nieuwe wet van 25 juni 1992”, in De Ly, F. en Storme, M. (eds.), *Verzekeringen en geschillenbeslechting*, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1994, (65), 73-76; vgl. Cousy, H., “Vijf hete hangijzers. Beschouwingen bij enkele markante bepalingen in de nieuwe Belgische wet op de verzekeringsovereenkomst”, in *In volle verzekerdeheid. Opstellen aangeboden aan Prof. mr. A.J.O. baron van Wassenae van Catwijck*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1993, (221), 225-227; Fontaine, M., “Présentation générale. Dispositions préliminaires et finales”, in Centre de droit des obligations et Licence en droit et économie des assurances (UCL), *La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre*, Louvain-la-Neuve, Academia, 1993, (19), 33, nr. 34; Hauferlin, J.-M. en Claassens, H., “La loi du 25 juin 1992 en ses lignes de faite”, in Claassens, H., Cousy, H., Fagnart, J.-L. e.a., *De Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst: toepassing in de praktijk*, Brussel, E. Story-Scientia, 1993, (7), 14.

³³ Zie Bernauw, K., “Transportverzekering en de nieuwe Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst”, *De Verx*, 1993, 137-199.

³⁴ W. 16 maart 1994 houdende wijziging van sommige bepalingen van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (BS 4 mei 1994).

³⁵ Zie o.m. Van Hooydonk, E., “Wettelijk kader van het transportverzekeringsrecht”, in *Handboek transportverzekeringen*, Diegem, Kluwer Editorial, losbl. 1.2.6/1 e.v (juni 1995); zie sindsdien inz. Allary, P., “Het toepasselijk wettelijk regime op de gemengde verzekeringsovereenkomst”, noot onder Kh. Antwerpen 17 januari

De risico's die verband houden met het motorrijtuigenverkeer (de extra-contractuele burgerrechtelijke aansprakelijkheid jegens derden, de eigen schade en de rechtsbijstand) werden alle onderworpen aan eenzelfde regime, ongeacht of zij beroepshalve uitgevoerd vervoer betreffen, dan wel het particuliere verkeer. Aldus wordt de verzekering van de extra-contractuele aansprakelijkheid van de wegvervoerder geregeld in de WAM-Wet. Krachtens artikel 2 van de Landverzekeringwet dient aangenomen dat de casco-verzekering (eigen schade-verzekering van vrachtwagen, autobus enz.), de rechtsbijstandsverzekering en de aansprakelijkheidsverzekering inzake personenvervoer te land door laatstgenoemde wet worden beheerst.

De structuur en redactie van de huidige wetsbepalingen brengen heel wat afbakeningsproblemen met zich. Zonder dat in dit verband alle mogelijke interpretaties en stellingnamen dienen te worden overlopen en becommentarieerd, moge worden vermeld dat minstens geen volledige duidelijkheid, zoniet aanzienlijke rechtsonzekerheid bestaat over de vragen:

- of de Zeeverzekeringwet mede de aansprakelijkheidsverzekering beheerst;
- of artikel 191 van de Zeewet impliceert dat de persoonsverzekering tegen zeerisico's volledig en uitsluitend door de Landverzekeringwet wordt beheerst;
- of dezelfde bepaling impliceert dat op de persoonsverzekering tegen zeerisico's alleen de specifiek de persoonsverzekeringen betreffende Titel III van de Landverzekeringwet van toepassing is, dan wel ook Titel I met algemene bepalingen;
- of de Zeeverzekeringwet mede geldt voor pleziervaartverzekeringen;
- of de verzekering "van magazijn tot magazijn" volledig en uitsluitend aan de Zeeverzekeringwet is onderworpen;
- of de volledige luchtvervoeroverzekering – ook deze van passagiersvervoer – buiten de Landverzekeringwet valt;
- of de Landverzekeringwet geldt voor de verzekering van personen- en bagagevervoer dat niet over land verloopt;
- of de Landverzekeringwet mede geldt voor de verzekering tegen verhuisrisico's wanneer de verhuizing geschiedt op grond van een gewoon vervoercontract (cognossement, luchtvrachtbrief,...);
- of de Landverzekeringwet geldt voor pleziervaartverzekeringen;
- of met het oog op de bepaling van het toepassingsgebied van de Landverzekeringwet op aansprakelijkheidsverzekeringen een onderscheid moet worden gemaakt tussen vervoermiddelen voor passagiersvervoer en vervoermiddelen voor goederenvervoer;
- of de Landverzekeringwet ook geldt voor de aansprakelijkheidsverzekering inzake pleziervaartuigen.

Vele van deze problemen vinden hun oorzaak in het gebrek aan enige definitie in de Landverzekeringwet van de sleutelbegrippen 'landverzekering' (die onder de wet valt) en 'verzekeringen van goederenvervoer' (die uit de werkingssfeer zijn uitgesloten). Aan de hand van de huidige wetsbepalingen zal allicht nooit rechtszekerheid kunnen worden bereikt.

Het naast elkaar bestaan van wetgevingen en het onderscheid dat is te maken naargelang de gehanteerde vervoermodus leiden er ook toe dat de regelgeving niet is aangepast aan de realiteit van multimodale vervoeractiviteiten.

2001, *De Verzekering* 2002, 157-162; Libouton, J., "Les assurances aériennes" in *Liber amicorum Michel Mahieu*, Brussel, Larcier, 2008, 249-263; Longfils, F., "L'assurance terrestre et l'assurance maritime: différences ou interférences?", noot onder Rb. Namen, 7 maart 2001, *De Verzekering* 2002, 143-182; Ponet, F., "Pleziervaartverzekering: welke verzekeringwet is toepasselijk? (Een greepje rechtspraak)", in LA Huybrechts, 457-468; Van Schoubroeck, C., Jocqué, G., De Graeve, A. en De Graeve, M., "Overzicht van rechtspraak. Wet op de landverzekeringsovereenkomst (1992-2003)", *TPR* 2003, (1781), 1805-1806.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

9.19. Noch in het domein van het verzekeringsrecht, noch specifiek in dat van het transportverzekeringsrecht gelden internationale eenmakingsverdragen.

9.20. In het verleden werden nochtans diverse initiatieven ondernomen om tot een internationale standaardisering van het zeeverzekeringsrecht te komen. Te vermelden zijn o.m.:

- de *Glasgow Marine Insurance Rules*, in 1901 vastgesteld door de International Law Association;
- de *UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance* uit 1989³⁶;
- de recente werkzaamheden van de CMI International Working Group on Marine Insurance, waarbinnen evenwel niet (meer) naar de redactie van verdrags- of contractsbepalingen wordt gestreefd.

9.21. Op Europees niveau werden enkele harmoniseringsinitiatieven genomen in het domein van het algemene verzekeringsrecht. Hier kunnen worden vernoemd:

- de (ingetrokken) voorstellen voor een Richtlijn tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de verzekeringsovereenkomst uit 1979 en 1980³⁷;
- het in 2007 neergelegde ontwerp van een “General Part of Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)”, dat past in het bredere project voor het tot stand brengen een *Common Frame of Reference of European Contract Law*³⁸.

Geen van deze teksten bevat specifieke materiële bepalingen m.b.t. vervoerverzekering.

Voorts geldt m.b.t. verzekeringen in het algemeen een uitvoerige Europese conflictenrechtelijke regeling, o.m. neergelegd in de Rome I-Verordening (art. 7)³⁹.

9.22. Zo op inter- noch supranationaal niveau een eengemaakt (vervoer)verzekeringsrecht bestaat, bevatten diverse internationale en supranationale vervoergerelateerde regelgevingen wel specifieke bepalingen met betrekking tot verzekeringsrechtelijke aspecten. Een nationaal wettelijk vervoerverzekeringsregime dient deze specifieke regels in acht te nemen.

Zo beperkt het LLMC-Verdrag de verplichtingen van de aansprakelijkheidsverzekeraar tot deze van de verzekerde (art. 1.6).

Enkele vervoerverdragen bevatten een verbod de goederenverzekeringsdekking te bedingen ten gunste van de vervoerder (zie art. 3.8 HVR; art. 25.1 CMNI; art. 41.2 CMR).

In weer andere internationale en Europese instrumenten zijn verzekeringsverplichtingen opgenomen, doorgaans in het domein van de aansprakelijkheidsverzekering (in de zeevaart: art. 7 CLC 1992; art. 7 BUNKER; Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen⁴⁰; Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen⁴¹; in het wegvervoer: Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september

³⁶ Zie <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal.htm>.

³⁷ Ingediend op 10 juli 1979 resp. 30 december 1980 (*Pb.* 28 juli 1979, C 190/2 en *Pb.* 31 december 1980, C 355/30).

³⁸ Zie www.restatement.info en voorts o.m. Cousy, H., “Komt er dan toch een Europese harmonisatie van het verzekeringscontractenrecht?”, *TBH* 2007, 741-746.

³⁹ Voor een overzicht van het verzekerings-IPR, zie Fontaine, 119 e.v., nrs. 122 e.v.

⁴⁰ *Pb.* 28 mei 2009, L 131/24.

⁴¹ *Pb.* 28 mei 2009, L 131/128.

2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid⁴²; art. 7.2 Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad⁴³; in de luchtvaart: art. 15 e.v. Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt⁴⁴; art. 50 van het Verdrag van Montreal; art. 4(h), 11 en 27 Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap⁴⁵; art. 1 en 3 Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen⁴⁶; art. 1 en 4-8 Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen⁴⁷; in het spoorvervoer: art. 9 Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen⁴⁸; wat afvalvervoer betreft: art. 6.11 Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan⁴⁹; art. 27 Verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap⁵⁰).

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- INLEIDING

9.23. Het hieronder beschreven summier onderzoek van buitenlandse wetgeving is toegespitst op de structuur en de afbakening van het toepassingsgebied van de relevante algemene en bijzondere regelgevingen en op de benadering van de onderscheiden vervoermodi en de verzekering van het multimodaal vervoer⁵¹.

- DUITSLAND

9.24. Het nieuwe Duitse *Versicherungsvertragsgesetz* (VVG) werd ingevoerd door de Wet van 23 november 2007, die in werking trad op 1 januari 2008.

De algemene bepalingen van het VVG zijn in beginsel van toepassing op alle verzekeringstakken (Teil 1, Kapitel 1).

Hierop gelden echter afwijkingen.

⁴² Pb. 7 oktober 2009, L 263/11.

⁴³ Pb. 14 november 2009, L 300/51.

⁴⁴ Goedgekeurd bij W. 14 juli 1966 (BS 27 september 1966).

⁴⁵ Pb. 31 oktober 2008, L 293/3.

⁴⁶ Pb. 17 oktober 1997, L 285/1.

⁴⁷ Pb. 30 april 2004, L 138/1.

⁴⁸ Pb. 27 juni 1995, L 143/70.

⁴⁹ Goedgekeurd bij W. 6 augustus 1993 (BS 25 februari 1994).

⁵⁰ Pb. 6 februari 1993, L 30/1.

⁵¹ Voor grondiger, weliswaar minder recent rechtsvergelijkend materiaal, zie De Smet, R., *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, 3 vol., Parijs, L.G.D.J., 1959-1960, 800 + 560 + 713 p.; voor enkele summier notities over buitenlands recht, zie verder Van Hooydonk HTV, 1.2.9/1 e.v.

Krachtens § 209 is het VVG niet van toepassing op zeeverzekering. De artikelen 778-900 van het *Handelsgesetzbuch* die voorheen de zeeverzekering beheersten maar voor die sector elke praktische betekenis verloren hadden en werden beschouwd als “totes Recht”⁵², werden door artikel 4 van de Wet van 23 november 2007 opgeheven. Ook het ontwerp van nieuwe Duitse Zeewet behandelt de zeeverzekering niet.

In § 130-141 bevat het VVG een specifieke regeling inzake de transportverzekering te land en over de binnenwateren.

Ingevolge § 210 kan conventioneel van de principieel dwingende wetsbepalingen worden afgeweken voor de verzekering van grote risico's, waaronder de luchtvaartverzekering.

In de Duitse verzekeringspraktijk wordt gebruik gemaakt van Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen (ADS)) en clausules van het Deutscher Transport Versicherungsverband (DTV⁵³).

- ENGELAND

9.25. In het Engelse vervoerverzekeringsrecht staat de befaamde *Marine Insurance Act 1906* centraal. Deze wet was een loutere codificatie van alle destijds bestaande rechtspraak over zeeverzekeringen en heeft inmiddels zelf een aanzienlijke jurisprudentie uitgelokt.

Section 1 van de *Marine Insurance Act 1906* beperkt zijn toepassingsgebied tot de verzekeringsdekking van de zogenaamde “marine losses”, dit zijn de “losses incident to marine adventure”.

Section 3 (2) verduidelijkt:

In particular there is a marine adventure where—

(a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

Section 2 (1) van de *Marine Insurance Act 1906* bepaalt betreffende “Mixed sea and land risks”:

A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

Het “non-marine insurance contract” maakt niet het voorwerp uit van een gecodificeerde wetgeving. In Groot-Brittannië verschaft de *Marine Insurance Act 1906* enkel een regime voor de

⁵² Puttfarken, 372, nr. 884.

⁵³ Dit staat thans voor “Deutsche Transport-Versicherer”.

zeeverzekering. Deze wetgeving is grotendeels van aanvullend recht. De wet bevat in het eerste Schedule een modelpolis (de inmiddels voorbijgestreefde *Lloyd's S.G. policy*) en een glossarium voor de uitlegging van de terminologie (*Rules For Construction Of Policy*). Heden wordt de MAR policy aangewend, aangevuld met de Institute Clauses⁵⁴, zoals laatst aangepast in 2009.

Verder dient gewezen op de afzonderlijke Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010.

- FRANKRIJK

9.26. Titel I van Boek I van de Franse *Code des Assurances* bevat de “Règles communes aux assurances de dommages non maritimes et aux assurances de personnes”. De algemene bepalingen van het wetboek zijn alleen van toepassing op de landverzekeringen, met uitsluiting van de zee- en binnenvaartverzekeringen (art. 111-1). Aan deze laatste verzekeringen is de afzonderlijke Titel VII gewijd, die meer bepaald “Le contrat d'assurance maritime et d'assurance fluviale et lacustre” betreft. In deze Titel werden een *loi* van 3 juli 1967 en een *décret* van 19 januari 1968 geïntegreerd.

Eerder werd de zeeverzekering beheerst door de relevante bepalingen van de *Code de commerce*, die niet wezenlijk afweken van de regeling in de *Ordonnance de la marine* van 1681. N.a.v. een grootscheepse herziening van de Franse verzekeringswetgeving in 1930 was de zeeverzekering geheel buiten beschouwing gelaten.

Artikel L171-1 van de huidige *Code* bepaalt:

Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Met uitzondering van enkele typisch maritieme bepalingen (art. L172-5: verzekering op goed en kwade tijdingen, art. L172-11 en L172-26: bijdrage in averij-grosse, art. L172-17: vermoeden van veroorzaking door een zeegevaar, art. L173-7: verzekering op goede aankomst, art. L173-13 (4°) en 21 (2°): tijdingloosheid), beheerst het wettelijke regime van de zeeverzekering mede de binnenvaartverzekering (art. L171-1, tweede lid).

In Frankrijk zijn de zee- en binnenvaartverzekeringen slechts aan een beperkt aantal dwingende bepalingen onderworpen (zie art. L171-2). Zoals in België zijn de wetsbepalingen betreffende de landverzekeringen in principe dwingend.

Met betrekking tot gemengd vervoer bepaalt artikel L173-19 van de *Code des assurances*:

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage.

- LUXEMBURG

9.27. Klaarblijkelijk wordt de zee- en transportverzekeringsovereenkomst in Luxemburg – bij gebrek aan bijzondere wetten of bepalingen – beheerst door de algemene *Loi du 27 juillet 1997 sur le contrat d'assurance*, een regeling die sterk gelijkt op de Belgische Landverzekeringswet.

⁵⁴ Thans uitgegeven door de International Underwriting Association.

9.28. In Nederland werden alle verzekeringen tot voor enkele jaren beheerst door de bepalingen van de Negende Titel van het Eerste Boek van het Wetboek van Koophandel (“Van assurantie of verzekering in het algemeen”: zie over het toepassingsgebied inz. art. 248). Daarenboven werd de zeeverzekering beheerst door de bijzondere bepalingen van titel IX van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel (art. 592-685a). De verzekering “tegen gevaar van den vervoer te lande en op binnenwateren” werd beheerst door de bepalingen van Titel X van Boek II van het Wetboek van Koophandel (art. 686-695), die verwees naar de bepalingen van Titel IX met betrekking tot de zeeverzekering, voor zover Titel 10 er niet uitdrukkelijk van afweek (art. 687)⁵⁵.

De Wet van 22 december 2005 hief de Negende Titel van Boek I en de Negende en Tiende Titels van Boek II van het Wetboek van Koophandel per 1 januari 2006 op. In de plaats werd de verzekering geregeld in Titel 17 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (NBW)⁵⁶. Deze Titel wijdt geen bijzondere bepalingen aan transportverzekering, en is in beginsel van toepassing op alle verzekeringen, behalve de herverzekering (art. 7:927). Een aantal bepalingen van Titel 7.17 zijn van dwingend recht: artikel 7:943 en artikel 7:963 onderscheiden verscheidene types van dwingende bepalingen naargelang er niet kan van afgeweken worden respectievelijk ten nadele van om het even welke contractspartij, ten nadele van de verzekeringnemer, de verzekerde of de benadeelde of ten nadele van de verzekeringnemer die een natuurlijk persoon is en niet beroepsmatig handelt.

De niet-opname van specifieke wetsbepalingen over transportverzekering is ingegeven door de vaststelling dat, voor zover al Nederlands recht van toepassing is, van de eerder geldende bepalingen stelselmatig contractueel werd afgeweken. Voor de praktijk zijn vooral de Nederlandse Beurspolissen van belang⁵⁷.

9.29. De Spaanse *Código de Comercio* bevat een specifieke wettelijke regeling van de zeeverzekering (art. 737 tot 805). In het *Proyecto de Ley General de navegación marítima* uit 2006 is eveneens een regeling opgenomen (art. 436 tot 497).

De algemene wettelijke regeling m.b.t. de verzekeringsovereenkomst is neergelegd in de *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*. Zonder afbreuk te doen aan bijzondere wetten geldt deze laatste wet in principe voor alle verzekeringsovereenkomsten. De wet is van dwingend recht (art. 2). Hij bevat een afzonderlijke Sección IV betreffende “Seguro de transportes terrestres” (art. 54-67). Artikel 55 bepaalt:

En el caso de que el viaje se efectúe utilizando diversos medios de transporte, y no pueda determinarse el momento en que se produjo el siniestro, se aplicarán las normas del seguro de transporte terrestre si el viaje por este medio constituye la parte más importante del mismo.

En caso de que el transporte terrestre sea accesorio de uno marítimo o aéreo se aplicarán a todo el transporte las normas del seguro marítimo o aéreo.

⁵⁵ Over de vraag of de regeling eerder tot het zeerecht dan tot het verzekeringsrecht behoorde, zie Völlmar, H.F.A., *Zee- en binnenvaartrecht*, Haarlem, H.D. Tjeenk Willink & Zoon, 1952, 2-3, nr. 3.

⁵⁶ Zie nader Hendrikse, M., Martius, H., Rinkes, J., *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe burgerlijk wetboek, Boek 7, titel 17 BW, Verzekering*, Kluwer, Deventer, 2007.

⁵⁷ *Stukken Tweede Kamer*, 2004-2005, 30 137, nr. 3, 4-5.

Ingeval bij multimodaal vervoer het ogenblik van het schadegeval niet kan worden bepaald, vindt dus het landvervoer verzekeringsregime toepassing vindt indien het landvervoersegment het belangrijkste is. Wanneer het landvervoersegment evenwel bijkomstig is ten opzichte van het zee- of luchtvervoersegment, vindt het zee- resp. luchtvervoer verzekeringsregime toepassing.

De *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea* bevat een drietal specifieke bepalingen over de luchtvaartverzekering (art. 126-129).

9.30. De Italiaanse *Codice della Navigazione* bevat in Boek III van Deel I (“Della navigazione marittima e interna”) een Titel V (art. 514-547) gewijd aan de zee- en binnenvaartverzekering.

Titel IV van Boek II van Deel II van de *Codice* (“Della navigazione aerea”) is gewijd aan de luchtvaartverzekering (art. 1001-1021). Voor zover geen afwijkende bepalingen gelden, wordt de luchtvaartverzekering in principe beheerst door de regels betreffende de zee- en binnenvaartverzekering (zie inz. art. 1021).

Inzoverre ze niet in de *Codice della Navigazione* is geregeld, wordt de “assicurazioni contro i rischi della navigazione” beheerst door de bepalingen van het gemene verzekeringscontractenrecht, zoals vervat in de artikelen 1882 tot 1903 van de *Codice Civile* (art. 1885 van de *Codice*).

9.31. De Noorse Verzekeringsovereenkomstenwet nr. 69 van 16 juni 1989 is dwingend, behalve voor zee- en transportverzekeringen. In de wettekst is dit als volgt uitgewerkt:

Section 1-3. (the mandatory nature of the provisions)

Unless otherwise stated the provisions of part A cannot be contracted out of to the detriment of whoever holds a right against the company by virtue of the insurance contract.

With the exception of liability cover according to section 7-8 the provisions may nevertheless be contracted out of for insurance relating to commercial business:

* (a) *when the insurance relates to undertakings which at the time of concluding the contract, or at subsequent renewals, meet a minimum of two of the following requirements:*

° (1) *the number of employees exceeds 250*

° (2) *the sales earnings are a minimum of NOK 100 million according to the most recent annual accounts*

° (3) *assets according to the most recent balance sheet are a minimum of NOK 50 million*

* (b) *when the business takes place mostly abroad*

* (c) *when the insurance relates to a ship under duty to register, cf. section 11 of the Maritime Act, or to installations as stated in section 33, subsection one, and sections 39 and 507 of the Maritime Act,*

* (d) *when the insurance relates to aircraft, or*

* (e) *when the insurance relates to goods in international transit, including transportation to and from the Norwegian Continental Shelf.*

Het *Norwegian Marine Insurance Plan* (MIP)⁵⁸ verschaft een conventionele invulling van de rechtsverhouding wat de dekking van vaartuig-gerelateerde risico's betreft. Verder gelden bijzondere clausules voor hull- en cargo-verzekering, uitgewerkt door de Central Union of Marine Underwriters Norway (Cefor)⁵⁹. De traditie van in de sector overeengekomen, gestandaardiseerde *marine insurance plans* gaat terug tot 1871. Specifieke wetgeving over zeeverzekeringen is helemaal verdwenen⁶⁰.

⁵⁸ Zie de versie uit 2010 op www.norwegianplan.no.

⁵⁹ Zie www.cefor.no.

⁶⁰ Zie Falkanger-Bull-Brautaset, 509-510.

9.32. Vergelijking met het recht van de Verenigde Staten van Amerika brengt minder bij, nu ter zake geen federale wetgeving geldt en vaak wordt teruggegrepen naar het Engelse zeeverzekeringsrecht⁶¹.

9.33. In Australië wordt de *Marine Insurance Act 1909 (Cth)* toegepast, die op het Engelse voorbeeld is gebaseerd⁶². Hetzelfde geldt voor de meer recente Canadese *Marine Insurance Act 1993*⁶³.

9.34. Het Chinees Maritiem Wetboek bevat een afzonderlijke regeling van de zeeverzekering, die hieronder, als voorbeeld van een recente codificatie, integraal wordt aangehaald⁶⁴.

Chapter XII Contract of Marine Insurance

Section 1 Basic Principles

Article 216

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes, as agreed, to indemnify the loss to the subject matter insured and the liability of the insured caused by perils covered by the insurance against the payment of an insurance premium by the insured.

The covered perils referred to in the preceding paragraph mean any maritime perils agreed upon between the insurer and the insured, including perils occurring in inland rivers or on land which is related to a maritime adventure.

Article 217

A contract of marine insurance mainly includes:

- (1) Name of the insurer;*
- (2) Name of the insured;*
- (3) Subject matter insured;*
- (4) Insured value;*
- (5) Insured amount;*

65 Maritime Law Maritime Code of the People's Republic of China

- (6) Perils insured against and perils excepted;*
- (7) Duration of insurance coverage;*
- (8) Insurance premium.*

Article 218

The following items may come under the subject matter of marine insurance:

- (1) Ship;*
- (2) Cargo;*
- (3) Income from the operation of the ship including freight, charter hire and passenger's fare;*
- (4) Expected profit on cargo;*
- (5) Crew's wages and other remuneration;*
- (6) Liabilities to a third person;*

⁶¹ Voor een overzicht, zie Schoenbaum II, 244 e.v.

⁶² Cremean, D., "Marine Insurance" in White, M.W.D. (Ed.), *Australian Maritime Law*, Annandale, The Federation Press, 1991, 92-109.

⁶³ Zie Gold-Chircop-Kindred, 307-308.

⁶⁴ Voor een commentaar, zie Zhengliang, H., "China", in IEL Transport Law (December 2003), 218 e.v., nrs. 513 e.v.

(7) Other property which may sustain loss from a maritime peril and the liability and expenses arising therefrom.

The insurer may reinsure the insurance of the subject matter enumerated in the preceding paragraph. Unless otherwise agreed in the contract, the original insured shall not be entitled to the benefit of the reinsurance.

Article 219

The insurable value of the subject matter insured shall be agreed upon between the insurer and the insured. Where no insurable value has been agreed upon between the insurer and the insured, the insurable value shall be calculated as follows:

66 Maritime Law Maritime Code of the People's Republic of China

(1) The insurable value of the ship shall be the value of the ship at the time when the insurance liability commences, being the total value of the ship's hull, machinery, equipment, fuel, stores, gear, provisions and fresh water on board as well as the insurance premium;

(2) The insurable value of the cargo shall be the aggregate of the invoice value of the cargo or the actual value of the non-trade commodity at the place of shipment, plus freight and insurance premium when the insurance liability commences;

(3) The insurable value of the freight shall be the aggregate of the total amount of freight payable to the carrier and the insurance premium when the insurance liability commences;

(4) The insurable value of other subject matter insured shall be the aggregate of the actual value of the subject matter insured and the insurance premium when the insurance liability commences.

Article 220

The insured amount shall be agreed upon between the insurer and the insured. The insured amount shall not exceed the insured value. Where the insured amount exceeds the insured value, the portion in excess shall be null and void.

Section 2 Conclusion, Termination and Assignment of Contract

Article 221

A contract of marine insurance comes into being after the insured puts forth a proposal for insurance and the insurer agrees to accept the proposal and the insurer and the insured agree on the terms and conditions of the insurance. The insurer shall issue to the insured an insurance policy or other certificate of insurance in time, and the contents of the contract shall be contained therein.

Article 222

Before the contract is concluded, the insured shall truthfully inform the insurer of the material circumstances which the insured has knowledge of or ought to have knowledge of in his ordinary business practice and which may have a bearing on the insurer in deciding the premium or whether he agrees to insure or not.

The insured need not inform the insurer of the facts which the insurer has known of or the insurer ought to have knowledge of in his ordinary business practice if about which the insurer made no inquiry.

Article 223

Upon failure of the insured to truthfully inform the insurer of the material circumstances set forth in paragraph 1 of Article 222 of this Code due to his intentional act, the insurer has the right to terminate the contract without refunding the premium. The insurer shall not be liable for any loss arising from the perils insured against before the contract is terminated.

If, not due to the insured's intentional act, the insured did not truthfully inform the insurer of the material circumstances set out in paragraph 1 of Article 222 of this Code, the insurer has the right to terminate the contract or to demand a corresponding increase in the premium. In case the contract is terminated by

the insurer, the insurer shall be liable for the loss arising from the perils insured against which occurred prior to the termination of the contract, except where the material circumstances uninformed or wrongly informed of have an impact on the occurrence of such perils.

Article 224

Where the insured was aware or ought to be aware that the subject matter insured had suffered a loss due to the incidence of a peril insured against when the contract was concluded, the insurer shall not be liable for indemnification but shall have the right to the premium. Where the insurer was aware or ought to be aware that the occurrence of a loss to the subject matter insured due to a peril insured against was impossible, the insured shall have the right to recover the premium paid.

Article 225

Where the insured concludes contracts with several insurers for the same subject matter insured and against the same risk, and the insured amount of the said subject matter insured thereby exceeds the insured value, then, unless otherwise agreed in the contract, the insured may demand indemnification from any of the insurers and the aggregate amount to be indemnified shall not exceed the loss value of the subject matter insured. The liability of each insurer shall be in proportion to that which the amount he insured bears to the total of the amounts insured by all insurers. Any insurer who has paid an indemnification in an amount greater than that for which he is liable, shall have the right of recourse against those who have not paid their indemnification in the amounts for which they are liable.

Article 226

Prior to the commencement of the insurance liability, the insured may demand the termination of the insurance contract but shall pay the handling fees to the insurer, and the insurer shall refund the premium.

Article 227

Unless otherwise agreed in the contract, neither the insurer nor the insured may terminate the contract after the commencement of the insurance liability.

Where the insurance contract provides that the contract may be terminated after the commencement of the liability, and the insured demands the termination of the contract, the insurer shall have the right to the premium payable from the day of the commencement of the insurance liability to the day of termination of the contract and refund the remaining portion. If it is the insurer who demands the termination of the contract, the unexpired premium from the day of the termination of the contract to the day of the expiration of the period of insurance shall be refunded to the insured.

Article 228

Notwithstanding the stipulations in Article 227 of this Code, the insured may not demand termination of the contract for cargo insurance and voyage insurance on ship after the commencement of the insurance liability.

Article 229

A contract of marine insurance for the carriage of goods by sea may be assigned by the insured by endorsement or otherwise, and the rights and obligations under the contract are assigned accordingly. The insured and the assignee shall be jointly and severally liable for the payment of the premium if such premium remains unpaid up to the time of the assignment of the contract.

Article 230

The consent of the insurer shall be obtained where the insurance contract is assigned in consequence of the transfer of the ownership of the ship insured. In the absence of such consent, the contract shall be terminated from the time of the transfer of the ownership of the ship. Where the transfer takes place during the voyage, the contract shall be terminated when the voyage ends.

Upon termination of the contract, the insurer shall refund the unexpired premium to the insured calculated from the day of the termination of the contract to the day of its expiration.

Article 231

The insured may conclude an open cover with the insurer for the goods to be shipped or received in batches within a given period. The open cover shall be evidenced by an open policy to be issued by the insurer.

Article 232

The insurer shall, at the request of the insured, issue insurance certificates separately for the cargo shipped in batches according to the open cover.

Where the contents of the insurance certificates issued by the insurer separately differ from those of the open policy, the insurance certificates issued separately shall prevail.

Article 233

The insured shall notify the insurer immediately on learning that the cargo insured under the open cover has been shipped or has arrived. The items to be notified of shall include the name of the carrying ship, the voyage, the value of the cargo and the insured amount.

Section 3 Obligation of the Insured

Article 234

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insured shall pay the premium immediately upon conclusion of the contract. The insurer may refuse to issue the insurance policy or other insurance certificate before the premium is paid by the insured.

Article 235

The insured shall notify the insurer in writing immediately where the insured has not complied with the warranties under the contract. The insurer may, upon receipt of the notice, terminate the contract or demand an amendment to the terms and conditions of the insurance coverage or an increase in the premium.

Article 236

Upon the occurrence of the peril insured against, the insured shall notify the insurer immediately and shall take necessary and reasonable measures to avoid or minimize the loss. Where special instructions for the adoption of reasonable measures to avoid or minimize the loss are received from the insurer, the insured shall act according to such instructions.

The insurer shall not be liable for the extended loss caused by the insured's breach of the provisions of the preceding paragraph.

Section 4 Liability of the Insurer

Article 237

The insurer shall indemnify the insured promptly after the loss from a peril insured against has occurred.

Article 238

The insurer's indemnification for the loss from the peril insured against shall be limited to the insured amount. Where the insured amount is lower than the insured value, the insurer shall indemnify in the proportion that the insured amount bears to the insured value.

Article 239

The insurer shall be liable for the loss to the subject matter insured arising from several perils insured against during the period of the insurance even though the aggregate of the amounts of loss exceeds the insured amount. However, the insurer shall only be liable for the total loss where the total loss occurs after the partial loss which has not been repaired.

Article 240

The insurer shall pay, in addition to the indemnification to be paid with regard to the subject matter insured, the necessary and reasonable expenses incurred by the insured for avoiding or minimizing the loss recoverable under the contract, the reasonable expenses for survey and assessment of the value for the purpose of ascertaining the nature and extent of the peril insured against and the expenses incurred for acting on the special instructions of the insurer.

The payment by the insurer of the expenses referred to in the preceding paragraph shall be limited to that equivalent to the insured amount.

Where the insured amount is lower than the insured value, the insurer shall be liable for the expenses referred to in this Article in the proportion that the insured amount bears to the insured value, unless the contract provides otherwise.

Article 241

Where the insured amount is lower than the value for contribution under the general average, the insurer shall be liable for the general average contribution in the proportion that the insured amount bears to the value for contribution.

Article 242

The insurer shall not be liable for the loss caused by the intentional act of the insured.

Article 243

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured cargo arising from any of the following causes:

- (1) Delay in the voyage or in the delivery of cargo or change of market price;*
- (2) Fair wear and tear, inherent vice or nature of the cargo;*
- (3) Improper packing.*

Article 244

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured ship arising from any of the following causes:

- (1) Unseaworthiness of the ship at the time of the commencement of the voyage, unless where under a time policy the insured has no knowledge thereof;*
- (2) Wear and tear or corrosion of the ship.*

The provisions of this Article shall apply mutatis mutandis to the insurance of freight.

Section 5 Loss of or Damage to the Subject Matter Insured and Abandonment

Article 245

Where after the occurrence of a peril insured against the subject matter insured is lost or is so seriously damaged that it is completely deprived of its original structure and usage or the insured is deprived of the possession thereof, it shall constitute an actual total loss.

Article 246

Where a ship's total loss is considered to be unavoidable after the occurrence of a peril insured against or the expenses necessary for avoiding the occurrence of an actual total loss would exceed the insured value, it shall constitute a constructive total loss.

Where an actual total loss is considered to be unavoidable after the cargo has suffered a peril insured against, or the expenses to be incurred for avoiding the total actual loss plus that for forwarding the cargo to its destination would exceed its insured value, it shall constitute a constructive total loss.

Article 247

Any loss other than an actual total loss or a constructive total loss is a partial loss.

Article 248

Where a ship fails to arrive at its destination within a reasonable time from the place where it was last heard of, unless the contract provides otherwise, if it remains unheard of upon the expiry of two months, it shall constitute missing. Such missing shall be deemed to be an actual total loss.

Article 249

Where the subject matter insured has become a constructive total loss and the insured demands indemnification from the insurer on the basis of a total loss, the subject matter insured shall be abandoned to the insurer. The insurer may accept the abandonment or choose not to, but shall inform the insured of his decision whether to accept the abandonment within a reasonable time.

The abandonment shall not be attached with any conditions. Once the abandonment is accepted by the insurer, it shall not be withdrawn.

Article 250

Where the insurer has accepted the abandonment, all rights and obligations relating to the property abandoned are transferred to the insurer.

Section 6 Payment of Indemnity

Article 251

After the occurrence of a peril insured against and before the payment of indemnity, the insurer may demand that the insured submit evidence and materials related to the ascertainment of the nature of the peril and the extent of the loss.

Article 252

Where the loss of or damage to the subject matter insured within the insurance coverage is caused by a third person, the right of the insured to demand compensation from the third person shall be subrogated to the insurer from the time the indemnity is paid.

The insured shall furnish the insurer with necessary documents and information that should come to his knowledge and shall endeavour to assist the insurer in pursuing recovery from the third person.

Article 253

Where the insured waives his right of claim against the third person without the consent of the insurer or the insurer is unable to exercise the right of recourse due to the fault of the insured, the insurer may make a corresponding reduction from the amount of indemnity.

Article 254

In effecting payment of indemnity to the insured, the insurer may make a corresponding reduction therefrom of the amount already paid by a third person to the insured.

Where the compensation obtained by the insurer from the third person exceeds the amount of indemnity paid by the insurer, the part in excess shall be returned to the insured.

Article 255

After the occurrence of a peril insured against, the insurer is entitled to waive his right to the subject matter insured and pay the insured the amount in full to relieve himself of the obligations under the contract.

In exercising the right prescribed in the preceding paragraph, the insurer shall notify the insured thereof within seven days from the day of the receipt of the notice from the insured regarding the indemnity. The insurer shall remain liable for the necessary and reasonable expenses paid by the insured for avoiding or minimizing the loss prior to his receipt of the said notice.

Article 256

Except as stipulated in Article 255 of this Code, where a total loss occurs to the subject matter insured and the full insured amount is paid, the insurer shall acquire the full right to the subject matter insured. In the case of under-insurance, the insurer shall acquire the right to the subject matter insured in the proportion that the insured amount bears to the insured value.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

9.35. In het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*⁶⁵ (hieronder: ‘Groenboek’) werden over het toekomstige wettelijke regime van de vervoerverzekering bijna veertig vragen gesteld. Een eerste groep vragen betrof fundamentele wetgevende keuzen, een andere groep specifieke inhoudelijke aangelegenheden. In voorliggend onderdeel wordt alleen ingegaan op het eerste aspect. Op de inhoudelijke kwesties wordt teruggekomen in de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde bepalingen.

9.36. De in het Groenboek aan de orde gestelde fundamentele kwesties betroffen meer bepaald de wenselijkheid van een nieuw wettelijk regime voor zee- en transportverzekeringen, de opname van alle regelingen in één wetgevende akte, zodat de Algemene Verzekeringswet buiten werking kan worden gesteld, de gelding van de nieuwe regeling voor alle vormen van transportverzekering, de duidelijkere afbakening van het toepassingsgebied van de Landverzekeringswet, de suppletieve aard van de nieuwe bepalingen en de wenselijkheid aan te sluiten bij buitenlandse wetgevingen en polisvoorwaarden (Vragen 106-111).

9.37. Eén van de grondigste reacties op het Groenboek werd ingestuurd door BVT.

Om te beginnen wees BVT erop dat iets meer dan de helft van het premie-incasso niet “zeegebonden” is en derhalve buiten het theoretische toepassingsgebied van de Zeeverzekeringswet valt. Een officiële peiling bij de belangrijkste leden van de BVT wees uit dat 40 % van het premie-incasso van Belgische verzekerden komt, en 60 % van buitenlandse verzekerden. Verder benadrukte BVT het belang van de contractvrijheid. Er wordt ook gebruik gemaakt van buitenlandse polisvoorwaarden die niet aan Belgisch recht zijn onderworpen (o.m. de Nederlandse Beurscascopolis voor het binnenvaartcaso, de Institute Time Clauses voor het zeecasco, voor cargo, naast de Antwerpse Goederenverzekeringspolis van 2004 en zelfs de

⁶⁵ Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4. Te verwijzen valt voorts naar de voorbereidende nota getiteld *Onderzoek van averij-grosse, bodemerij en zee- en transportverzekeringen* van 17 april 2007 door M. Huybrechts, beschikbaar op www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be.

Antwerpse polis van 1859, ook de Engelse Institute Cargo Clauses). Alleszins dient de herziening van de Belgische wetgeving te worden benaderd vanuit een breed perspectief op de transportverzekering als dusdanig en met aandacht voor het commercieel, d.w.z. niet-consumentgericht karakter ervan. Voor BVT had een herziening van de Zeeverzekeringwet – waarvan de bepalingen in de praktijk nog slechts van beperkt belang zijn – geen zin, tenzij deze deel uitmaakt van een breder project om ook de Algemene Verzekeringwet te actualiseren. Hierbij zou ook rekening moeten worden gehouden met de – hieronder nog behandelde⁶⁶ – besluiten van de Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen.

Als basis voor verder overleg stelde BVT de volgende “krijtlijnen” vast:

1. 1ste krijtlijn: een betere afbakening met de huidige WLVO o.a. inzake :

- a. duidelijk stellen dat gecombineerde polissen, waarbij naast transport ook verblijf gedekt wordt, niet onder de WLVO vallen;*
- b. uitdrukkelijke regeling van het lot van de luchtvaartverzekeringen. Het is immers onduidelijk of de luchtvaartverzekeringen - met uitzondering van de verzekering van het goederenvervoer door de lucht - al dan niet vallen onder de WLVO. Het betreft het casco van de luchtvaartuigen, de aansprakelijkheid tegenover derden, zowel contractueel tegenover de lading en de passagiers, als extracontractueel;*
- c. pleziervaart: er is regelmatig betwisting of pleziervaart zonder enige commerciële uitbating al dan niet beheerst wordt door de WLVO;*
- d. internationale verhuizingen zouden beter niet onder de WLVO vallen : in de praktijk wordt trouwens meestal een verzekeringscertificaat op basis van de Goederenverzekeringpolis van Antwerpen afgeleverd;*
- e. uitdrukkelijke vermelding dat de CMR verzekeringsovereenkomst niet beheerst wordt door de WLVO; hetzelfde geldt voor alle andere vormen van contractuele vervoersaansprakelijkheid;*
- f. uitdrukkelijke vermelding dat de aansprakelijkheid van schepseigenaars en -herstellers niet beheerst wordt door de WLVO;*
- g. uitdrukkelijke vermelding dat de geldelijke verliezen door uitbating (zgn. tijdverlet) van de schepseigenaar niet beheerst worden door de WLVO;*
- h. uitdrukkelijke vermelding dat de aanbouwnrisico's inclusief de aanbouw van pleziervaartuigen niet beheerst worden door de WLVO;*

2. 2de krijtlijn: de nieuwe transportverzekeringwet moet volledig suppletief zijn met uitzondering van volgende evidente bepalingen die van openbare orde zijn en welke ook terug te vinden zijn in de WLVO:

- a. de uitsluiting van bedrog en grove schuld (art. 8 WLVO weliswaar aan te passen);*
- b. de verplichting van het verzekeraar belang en waarbij het verzekeraar belang zo breed mogelijk omschreven wordt (art. 37 WLVO eventueel aan te passen cfr. art. 191 van de Zeeverzekeringwet versus art 4 van de wet van 11 juni 1874); de actieve legitimatie van het verzekeraar belang dient te geschieden op het ogenblik dat de vordering door de verzekerde naar de verzekeraar(s) toe wordt gesteld;*

⁶⁶ Zie *infra*, nr. 9.41.

- c. het beginsel van de schadeverzekering of het indemnitairst karakter (art. 51 WLVO);
 - d. het aleatoir karakter (art 1 WLVO)
 - e. de pluraliteit van verzekeringen (art 12 van de wet van 11/06/1874)
3. 3de krijtlijn: de eigenheid van het Belgisch verzekeringsrecht en van het algemene contractenrecht zoals neergelegd in rechtspraak en rechtsleer dient behouden te blijven zonder invoering van buitenlandse begrippen zoals de “ultimate good faith” (sic).
4. 4de krijtlijn: de nieuwe wet dient zich te beperken tot de verhoudingen tussen de verzekeraars en de verzekerden. Meer bepaald is de omschrijving van de taak en de aansprakelijkheid van makelaar, die trouwens geen partij is bij de verzekerings-overeenkomst, hier niet op zijn plaats. Hetzelfde geldt voor de beschrijving van het mandaat van de leidende verzekeraar en de onderlinge verhouding met en tussen de medeverzekeraars.
5. 5de krijtlijn: de nieuwe wet dient op een bondige en klare wijze de algemene principes van het bestaande verzekeringsrecht te omvatten :
- a. rechten en plichten van de partijen tijdens de precontractuele fase : mededelingsplicht en verzuiming;
 - b. rechten en plichten van de partijen bij de uitvoering van de overeenkomst; mededelingsplicht inzake verzuiming; begin, schorsing en einde van het verzekeringscontract; betaling van de premie;
 - c. rechten en plichten van de partijen bij schade en de subrogatie;
 - d. verhoopte winst;
 - e. verjaring;
 - f. de rechtstreekse vordering van de benadeelde en art. 20, 9° van de hypotheekwet.
6. 6de krijtlijn : het abandonnement. In feite is dit de belangrijkste vraag i.v.m. een eventuele herziening van het zeeverzekeringsrecht. Onnodig te zeggen dat het abandonnement als rechtsfiguur volledig voorbijgestreefd is en door velen terecht wordt omschreven als een ware “nachtmerrrie”. Het is in ieder geval zo dat de cascoverzekeraars het abandonnement steeds uitsluiten . Alle binnenvaartcascopolis worden uitgegeven “vrij van abandonnement”. Hetzelfde geldt voor de weinige zee casco die beheerst zou worden door het Belgische recht. Voor de cargoverzekeraars is er sinds 1994 en in de nieuwe Goederenverzekeringspolis van Antwerpen van 20/04/2004 een compromis gevonden waarbij aan de verzekeraar de mogelijkheid wordt gelaten om het abandonnement al dan niet te aanvaarden .Dit is dus een compromis tussen verzekeraars en makelaars omdat er toen geen consensus werd gevonden over de afschaffing ervan. Alle leden van onze vereniging opteren voor een duidelijke stellingname nl. de afschaffing van het abandonnement, minstens van de automatische eigendomsoverdracht. Het is vrij duidelijk dat de regeling in de één of andere zin van deze rechtsfiguur niet “ex cathedra” kan geschieden. Dit veronderstelt een serieus en onderbouwd debat tussen verzekeraars, makelaars, en rechtsgeleerden. Eén van de mogelijke pistes ter vervanging van het abandonnement zou kunnen zijn de invoering van een verplichting in hoofde van de verzekeraar inzake opruimings-, lichtings- vernietigings- , bodemsanerings- en watersaneringskosten na een gedekt schadegeval. In de korte tijdspanne die ons hier gegeven is kan dit uiterst belangrijk vraagstuk niet opgelost worden.

9.38. In de schoot van BVZ werd vooreerst een consensus genoteerd rond het feit dat de huidige wetten van 1874 en 1879 hebben geleid tot een mooi evenwicht tussen de belangen van de verzekeraars en deze van de verzekerden. Bovendien is de rechtspraak redelijk eensgezind. Een

belangrijke beleidsoverweging is dat de Belgische transportverzekeringsmarkt een sterke aantrekkingskracht uitoefent op buitenlandse verzekerden.

Over de verkieslijke wetgevingstechnische optie werd binnen BVZ ruim debat gevoerd. Hierbij werd eveneens verwezen naar de – hieronder nog besproken⁶⁷ – besluiten van de Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen. Binnen BVZ was er geen eensgezindheid over de nood aan een volledige nieuwe wettelijke regeling van de zee- en transportverzekering. De bepalingen van de Algemene Verzekeringswet schenken voldoening. De Zeeverzekeringswet is echter vatbaar voor opfrissing of herziening. Eensgezind werd gesteld dat, voor zover toch een nieuwe wetgeving zou worden opgesteld, deze een algemeen regime voor alle transportverzekeringen dient te omvatten. Eveneens unaniem werd gesteld dat het toepassingsgebied van de Landverzekeringswet duidelijker dient te worden afgebakend en dat een wet over transportverzekeringen voorrang moet hebben op algemene verzekeringswetgeving en maximaal van suppletieve aard moet zijn (waarbij wel rekening is te houden met bepalingen van openbare orde in de bestaande Algemene Verzekeringswet). Over buitenlandse wetgeving werd gesteld dat deze enkel inspirerend mag werken.

9.39. De maritieme magistraten van HvB-A alsmede Febelfin beaamden de wenselijkheid van een nieuw of geactualiseerd wettelijk regime voor zee- en transportverzekeringen. Febelfin bepleitte een betere aansluiting bij de internationaal gangbare maritieme verzekeringspraktijk.

9.40. Ten slotte leverden enkele rechtspraktizijnen commentaar ten persoonlijke titel. Bedoelde standpunten zijn in wezen ook terug te vinden in de hierboven samengevatte reacties van belanghebbende organisaties en behoeven dan ook geen nadere uiteenzetting.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

9.41. Met het oog op een nadere inschatting van de betrokken belangen en het maken van een goede wetgevingstechnische basiskeuze dient rekening te worden gehouden met de hierboven reeds vermelde⁶⁸ werkzaamheden van de door professor Cousy geleide Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen⁶⁹.

Het integrale eindrapport van de Werkgroep luidde als volgt:

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Eindverslag werkgroep "Transportverzekering"

1. BIJEENKOMSTEN

De bijeenkomsten van de werkgroep "Transportverzekering" vonden plaats in de grote vergaderzaal van de Controledienst voor de Verzekeringen (7de verdieping), Kortenberglaan 61 te 1000 Brussel.

In totaal werden twee werkvergaderingen georganiseerd. Deze werkvergaderingen vonden respectievelijk plaats op -

- 1 ste werkvergadering d.d. 15.05 1996

- 2de werkvergadering d.d. 20.11 1996

⁶⁷ Zie *infra*, nr. 9.41.

⁶⁸ Zie *supra*, nrs. 9.37 en 9.38.

⁶⁹ Alle verslagen zijn beschikbaar op www.zeerecht.be en www.droitmaritime.nbe.

2 DEELNEMERS AAN DE WERKVERGADERINGEN

Voorzitter:	de heer H COUSY
Verzekeringsondernemingen:	de heer J. ROGGE de heer H. WAUTERS
Tussenpersonen:	de heer S. LEDANT (enkel vergadering d.d. 20.11.96)
Industriele verbruikers:	de heer A. STAPPAERTS de heer A. DAELEMANS de heer P. HOLLENFELT DU TREUX
Deskundigen:	de heer K. BERNAUW de heer C. DIERIJCK de heer J. LIBOUTON de heer F. PONET
Ministerie van Economie:	mevrouw H. CONRUYT de heer F. NICOLAI
Secretariaat:	de heer P. RUBENS Mevrouw C. VANDEVELDE

3 NOODZAAK AAN WIJZIGING/AANPASSING HUIDIG SYSTEEM

De vraag of een wijziging/aanpassing van het huidig systeem noodzakelijk is, wordt door de werkgroep **positief** beantwoord

Hierbij gelden voornamelijk volgende twee overwegingen:

3.1. Het huidig systeem wordt als verwarrend en weinig elegant ervaren:

Op dit ogenblik is de transportverzekering onderworpen aan twee verschillende wetten, te weten de Wet van 11 juni 1874 (artt. 1 t/m 32) en de Wet van 21 augustus 1879. De bagage- en verhuisverzekeringen worden dan weer geregeld door de Wet van 25 juni 1992.

3.2. Huidig systeem is verouderd want:

Het is niet voorzien op nieuwe ontwikkelingen (bv. milieurisico's, zo ook worden de luchtvaartverzekering & ruimteverzekering, bij gebrek aan een specifieke wetgeving, geregeld door de Algemene Verzekeringswet van 1874).

Een aantal bepalingen van de Wet van 1879 beantwoorden niet meer aan huidige praktijk zodat zij moeten worden gewijzigd of zelfs afgeschaft (zo bv. de regeling m.b.t. het abandonnement artt. 222 e.v.).

4. WAT ZOU MOETEN WORDEN GEWIJZIGD/AANGEPAST

4.1. Er moet alleszins duidelijkheid komen omtrent het aspect **toepassingsgebied**

Zo dient ondermeer duidelijkheid te worden gebracht omtrent volgende punten

- Welke wet is van toepassing op polissen waarbij zowel de risico's van verblijf als van vervoer worden gedekt (zgn. "stock and transit" polissen) ?
- Quid met verhuis & bagageverzekeringen per zee of lucht ?
- Quid met constructies van vaartuigen (zgn. "maiden trip") ?

4.2 Huidige wetgeving dient **gemoderniseerd** en **geactualiseerd** te worden op die punten waar de huidige bepalingen niet meer beantwoorden aan de actuele verzekeringssituatie.

Zo worden volgende artikelen van de Wet van 1874 door één of meerdere leden van de werkgroep aangeduid als te wijzigen of zelfs op te heffen : artt. 1, 3, 4, 9, 12, 13. 14, 16, 17, t 8, 19, 20, 22, 28, 31, 32

Zo worden volgende artikelen van de Wet van 1879 door één of meerdere leden van de werkgroep aangeduid als te wijzigen of op te heffen : artt. 191, 193, 195, 196, 199, 201, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 214, 218, 219, 222 e.v.

4.3. Een aantal nieuwe bepalingen zouden moeten worden opgenomen in de transportverzekeringswetgeving. Hierbij denkt de werkgroep ondermeer aan het volgende :

- rechtstreekse vordering*
- soepeler bewijsvoering*
- samenloop van verzekeringen*
- arbitrage*

5. WERKWIJZE

5.1 Voor wat betreft de te volgen werkwijze om deze noodzakelijke wijzigingen/ aanpassingen aan te brengen, kunnen de verschillende standpunten van de leden van werkgroep worden onderverdeeld in drie groepen:

A. Minimale aanpassing

- Wet van 1874 : behouden*
- Wet van 1879 : opkuisen*
- Preciseren van het toepassingsgebied (werkwijze 1)*

B Het versmelten en moderniseren van de bepalingen van de Wet van 1874 en deze van de Wet van 1879 (werkwijze 2)

C. Redactie van een nieuwe transportverzekeringswet (werkwijze 3)

5.2 Voor deze nieuwe transportverzekeringswet (werkwijze B. & C.) wordt volgende structuur voorgesteld

- Deel 1 : algemene bepalingen*
- Deel 2 bijzondere bepalingen : -cargo*
 - casco*
 - aansprakelijkheid*

5.3. De nieuwe regeling dient in beginsel wel van suppletief recht te zijn.

6 CONCLUSIE

6.1 Een aanpassing/ wijziging van het huidig systeem is noodzakelijk.

6.2. Om deze aanpassing/ wijziging door te voeren, worden door de werkgroep drie mogelijke werkwijzen voorgesteld (zie punt 5.1).

6.3 De nieuwe regeling dient in beginsel van suppletief recht te zijn.

Deze besluiten zijn des te belangrijker nu (1) zij berustten op grondig overleg tussen alle belanghebbende deelsectoren en experts, (2) het wetgevend kader inmiddels niet betekenisvol is

gewijzigd, zodat de besluiten mogen worden geacht actueel te zijn gebleven en (3) verschillende partijen (waaronder BVT en BVZ) tijdens de consultatie aan de hand van het Groenboek zelf uitdrukkelijk naar deze werkzaamheden en besluiten verwezen.

9.42. In het licht van de besluiten van de Werkgroep Transportverzekering kunnen enkele alternatieve, in het buitenland aangetroffen wetgevende scenario's bij voorbaat worden verworpen. Het gaat inz. om de afschaffing van elke bijzondere wetgeving en het suppletief toepasselijk verklaren van de gemene wetgeving over de (land)verzekeringsovereenkomst.

9.43. Ten eerste dient het scenario te worden afgewezen waarbij elke specifieke wetgeving m.b.t. zee- en transportverzekering wordt afgeschaft. Zoals gezien hebben o.m. de Duitse, de Nederlandse en de Noorse wetgevers voor deze werkwijze geopteerd⁷⁰. Om verschillende redenen is zij ten onzent niet geschikt. Ten eerste heeft niemand in België eerder dit model bepleit. Ten tweede zou het leiden tot een verschraling van het recht en op termijn een afkalving van gespecialiseerde juridische kennis. Ten derde behoeft het geen betoog dat de afschaffing van elke wetgeving tot ernstige rechtsonzekerheid kan leiden wanneer de polisvoorwaarden geen duidelijkheid verschaffen. Ten vierde is sowieso behoefte aan enkele wetsbepalingen van openbare orde of dwingend recht (zie thans overigens de Algemene Verzekeringswet). Ten vijfde kan alleen wetgeving op adequate wijze de positie van derden regelen, zoals derde schadelijders in de aansprakelijkheidsverzekering, waaronder ook niet professionele particulieren kunnen vallen (bijv. slachtoffers van een (zee- of lucht)verkeersongeval), andere verzekeraar(s) in geval van samenloop van verzekeringsdekkingen of andere derde rechtverkrijgers ingeval van verzekering voor rekening of een polis aan toonder). Ten zesde zou het scenario mogelijk het vertrouwen in de internationaal performante Belgische transportverzekeringsmarkt kunnen aantasten. Ten zevende en ten slotte dient vastgesteld dat het merendeel van de nationale wetgevers – ook deze welke recent tot hercodificatie overgingen – het bij een specifieke wettelijke regeling blijft houden.

9.44. Een ander bij voorbaat te verwerpen scenario is het suppletief toepasselijk verklaren op de transportverzekering van de bestaande Landverzekeringswet. Tijdens de werkzaamheden van de Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen kwam dergelijke werkwijze even ter sprake, maar vond zij nauwelijks of geen voorstanders. De reden is dat de Landverzekeringswet is opgevat als een consumentgerichte regelgeving, die principieel dwingend is (art. 3) en niet past voor de sector van de transportverzekering. Buitenlandse voorbeelden in deze zin (zoals dat van Noorwegen⁷¹) dienen alhier dus niet verder in aanmerking te worden genomen.

9.45. Wat de drie door de Werkgroep Transportverzekering gesuggereerde wetgevingstechnische alternatieven betreft, verdient het scenario van de totstandbrenging van een nieuwe Transportverzekeringswet duidelijk de voorkeur. Zoals hieronder uiteengezet, zijn de twee andere voorgestelde oplossingen zijn immers onbevredigend.

9.46. Het eerste, minimale alternatief, waarbij de Algemene Verzekeringswet wordt behouden, de Zeeverzekeringswet wordt geactualiseerd, en het toepassingsgebied van de relevante wetgeving wordt gepreciseerd, is principieel te verwerpen. Eerstens moet worden vastgesteld dat de herziening van de Zeeverzekeringswet thans aan de orde is in het raam van een omvattend project tot herziening van het integrale publiek- en privaatrechtelijke scheepvaartrecht. De werkzaamheden van de Werkgroep Transportverzekering grepen m.a.w. plaats in een fundamenteel andere, veel kleinschaliger context. Nu is geopteerd voor een integrale herziening

⁷⁰ Zie *supra*, nrs. 9.24, 9.28 resp. 9.31.

⁷¹ Zie *supra*, nr. 9.31.

van het scheepvaartrecht en de volledige vervanging van de Zeewet door nieuwe wetsbepalingen, moet en kan ook de Zeeverzekeringswet radicaal worden herovervogen⁷². Als dusdanig is deze laatste wet – zoals hierboven aangetoond⁷³ en door de sector beaamd⁷⁴ – in ruime mate verouderd en voorbijgestreefd. De Algemene Verzekeringswet mist dan weer het “acquis” van een moderne verzekeringswetgeving, vooral op het vlak van de aansprakelijkheidsverzekering. Een tweede reden om het besproken alternatief te verwerpen is dat – conform de algemene ambitie om de relevante wetgeving te stroomlijnen en hanteerbaar te maken⁷⁵ – moet worden vermeden losstaande wetten naast elkaar te laten gelden. Het huidige amalgaam van naast elkaar functionerende wettelijke regimes moet worden vervangen door een overzichtelijke, gebruiksvriendelijke regelgeving.

9.47. Het tweede alternatief, waarin de Algemene Verzekeringswet en de Zeeverzekeringswet met elkaar zouden worden versmolten, schenkt – grotendeels om dezelfde redenen – evenmin genoegdoening. In de context van een volledige herziening van het scheepvaartrecht is een meer ambitieuze en ingrijpende wetgevingstechnische optie verantwoord. Daarbij dient recht gedaan aan de breed gedragen wens om een wetgeving te ontwerpen die voor alle transportmodi geldt maar ook aan de verzuchting dat de gekende, goed functionerende componenten van de bestaande – zij het oude – wetten niet dienen te worden opgegeven.

9.48. Nu de uitwerking van een nieuwe, omvattende wetgeving betreffende de vervoerverzekering het enige voldoening schenkende scenario blijkt te zijn, dient vervolgens te worden overwogen wat de relatie van die wetgeving tot de Landverzekeringswet dient te zijn.

Zoals herhaaldelijk opgemerkt is de Landverzekeringswet wezenlijk gericht op de bescherming van de verzekeringsconsument, daar waar het in de transportverzekering gaat om handelsbelangen en de verzekerde daar vaak zelfs het economisch overwicht heeft. In de Werkgroep Transportverzekering en tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek bleek een ruime consensus over de noodzaak om een nieuwe wetgeving over de vervoerverzekering een suppletief karakter te geven. In de hieronder voorgestelde nieuwe regeling is het aanvullend karakter dan ook een basiskenmerk. Voor een aantal aangelegenheden dient hiervan echter – in lijn met de Algemene Verzekeringswet – te worden afgeweken.

9.49. Met de keuze voor een aanvullende werking hangt ook het probleem samen van de afbakening van de nieuwe wetgeving tegenover de bestaande, principieel dwingende Landverzekeringswet. Het komt immers voor dat transportgerateerde risico's wordt verzekerd ten gunste van niet-professioneel handelende personen (bijv. i.v.m. verhuizing, pleziervaart, woonschepen of varende erfgoed). Zoals elders uitvoerig uiteengezet beoogt de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ook te gelden voor de niet-commerciële scheepvaart⁷⁶. De bepaling van de precieze grenslijn tussen het suppletieve regime voor de ‘commerciële’ transportverzekering en de dwingende consumentgerichte landverzekering is des te moeilijker te maken nu zij moet voldoen aan de vereisten die voortvloeien uit het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel.

In dit licht verdienen twee aspecten nadere overweging.

⁷² In dit licht ligt de uitwerking van een nieuwe wetgeving evident binnen de opdracht van de Commissie Maritiem Recht. De herziening van het scheepvaartrecht is nu eenmaal onmogelijk zonder het lot van de Zeeverzekeringswet te bepalen en, zo nodig, een vervangende regelgeving uit te werken.

⁷³ Zie *supra*, nrs. 9.11 e.v.

⁷⁴ Zie *supra*, nrs. 9.37 e.v.

⁷⁵ Over de keuze voor codificatie in het algemeen, zie Blauwboek 1, 78 e.v., nrs. 1.69 e.v.

⁷⁶ Zie Blauwboek 1, inz. 180, nr. 1.217.

Vooreerst kan het belang van het onderscheid tussen de wettelijke regimes enigszins worden gerelativeerd door regelingen eigen aan de Landverzekeringswet naar de nieuwe transportverzekeringswetgeving te transponeren (bijv. het rechtstreeks vorderingsrecht van de verzekerde in de aansprakelijkheidsverzekering).

Ten tweede past het niet-commerciële operatoren die een dekking van transportgerelateerde risico's wensen, dezelfde bescherming te bieden als andere niet-commerciële partijen. Daarom moet de afbakening niet uitsluitend gebeuren aan de hand van het 'transport'-element – en ook niet aan de hand van een onderscheid tussen vervoermodi of tussen land- en niet-landrisico's – maar ten dele ook aan de hand van het hoofdzakelijk beroeps- of bedrijfsmatig karakter van de betrokken partij of activiteit. Om de juiste grenslijn te kunnen trekken is – in het licht van de variëteit aan mogelijke grensgevallen – een delegatie aan de Koning van een beperkte verfijningsbevoegdheid wenselijk. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is bijv. een analoge delegatie ingebouwd m.b.t. de nadere definitie van de begrippen schip, zeeschip en binnenschip⁷⁷ en m.b.t. het toepassingsgebied van de nieuwe regeling van de aansprakelijkheid van goederenbehandelaars⁷⁸.

9.50. Het IPR m.b.t. de verzekeringsovereenkomstenrecht is onderworpen aan de IPR-bepalingen van het WIPR, artikel 28ter e.v. van de Controlewet en de Rome I-Verordening. Bij de voorbereiding van de Proeve is geen noodzaak gebleken om voor de branche van de vervoerverzekering specifieke IPR-bepalingen uit te werken.

9.51. In het licht van al het bovenstaande is gekozen voor de uitwerking van een vervoerverzekeringswet die (1) nieuw, (2) autonoom, (3) actueel, (4) intermodaal, (5) minimaal, (6) suppletief en (7) flexibel is. In wat volgt worden deze basiskarakteristieken toegelicht.

9.52. Ten eerste zijn de voorgestelde wetsbepalingen *nieuw* in de zin dat ze voor de bestreken verzekeringsdomeinen beogen volledig in de plaats te komen van de Algemene Verzekeringswet en de Zeeverzekeringswet. Het gaat dus niet om een loutere coördinatie of actualisering van bestaande bepalingen, maar om een nieuw regime, waarin weliswaar waardevolle elementen van de bestaande wetten behouden zijn.

9.53. Ten tweede is de Proeve van nieuwe regeling *autonoom* in die zin dat zij en op zich staand geheel vormt. Niet alleen vervangt ze de wetten van 1874 (althans voor de vervoerverzekering) en 1879, maar ook staat ze naast de Landverzekeringswet, waarvan de niet-toepasselijkheid op de vervoerverzekering als principe behouden blijft.

9.54. Ten derde kan de Proeve *actueel* worden genoemd in de zin dat ze toch enigszins door de hedendaagse regeling vervat in de Landverzekeringswet geïnspireerd is. Dit strijdt niet met het hierboven aangehaalde autonome karakter van de voorgestelde tekst. Deze laatste richt zich inz. naar het regime van de Landverzekeringswet teneinde (1) een aantal verworvenheden van een hedendaagse verzekeringswetgeving over te nemen, (2) problemen i.v.m. de afbakening van de toepassingsgebieden van de onderscheiden regimes op te lossen, aangezien, in de mate dat beide regimes dezelfde materiële regels bevatten, de afbakeningsvraag zonder voorwerp wordt, en (3) mogelijke problemen i.v.m. het gelijkheidsbeginsel tot een minimum te herleiden, in de mate dat geen voldoende objectieve en relevante verantwoording zou bestaan voor de toepassing van een afwijkend vervoerverzekeringrechtelijk rechtsregime.

⁷⁷ Zie Blauwboek 3.

⁷⁸ Zie Blauwboek 7.

9.55. Ten vierde is de voorkeur gegeven aan een *intermodale* vervoerverzekeringswet, die geldt voor alle transportmodi. Zoals hierboven gebleken, vindt deze optie steun in vrijwel unanieme standpunten geuit tijdens de eerste publieke consultatie van de hand van het Groenboek. Niet alleen betreft meer dan de helft van het Belgische premie-incasso andere modi dan zee- of binnenvaart, maar ook is nood aan een uniform verzekeringsregime voor multimodaal vervoer en opslag.

9.56. Ten vijfde wordt hieronder een *minimale* wet voorgesteld.

De voorgestelde regeling dient enkel het strikt noodzakelijke te bevatten, meer bepaald: (1) een oplossing voor het door eenieder erkende probleem van de afbakening van de respectieve toepassingsgebieden van de relevante wetgevingen (inz. de verhouding tussen het geldingsbereik van de nieuwe vervoerverzekeringswetgeving en dat van de bestaande Landverzekeringswet; (2) aangelegenheden die niet contractueel kunnen worden geregeld omdat ze de rechtsverhouding met derden betreffen, zoals de rechtspositie van de derde benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering, de samenloop van verzekeringsdekkingen, de verzekering voor rekening en de polis aan order of aan toonder, en (3) enkele onontbeerlijke bepalingen van dwingend recht of openbare orde.

Er wordt dus vermeden de voorgestelde nieuwe wet te overladen met een gedetailleerde, zij het suppletieve uitwerking van de rechtsverhouding tussen contractpartijen. Dergelijke detailuitwerking is door niemand gevraagd en zou het wetgevend proces overigens kunnen vertragen. Het voorbeeld van de Britse *Marine Insurance Act 1906*, die als bijlage een facultatieve modelpolis (*Lloyd's S.G. policy*) met handleiding (*Rules for Construction of Policy*) verschaft, verdient in dit verband geen navolging.

Er bestaan ten andere verschillende technieken met behulp waarvan partijen hun rechtsverhouding zelf gestalte kunnen geven, zoals:

- het *ad hoc* maatwerk, traditionele taak van de transportverzekeringsmakelaar;
- de uitwerking van modelpolissen of standaardvoorwaarden door de sector;
- de verwijzing in de overeenkomst naar bepaalde onderdelen van wettelijke regelingen (bijv. de Landverzekeringswet), zelfs opgeheven wetten (bijv., indien toch nog nuttig geacht, bepalingen van de Zeeverzekeringswet);
- de verwijzing naar bepaalde elementen van buitenlands recht;
- de verwijzing naar internationale of supranationale codificatie-instrumenten.

De minimale benadering blijkt o.m. hieruit, dat aspecten als het abandonnement en de mededelingsplicht in de voorgestelde regeling slechts op elementaire wijze worden uitgewerkt, en dat niet strikt noodzakelijke regelingen werden weggelaten.

De voorgestelde wettekst attendeert op een aantal aspecten van de rechtsverhouding die partijen middels een conventionele regeling (verder) kunnen uitwerken. Indien de partijen dit niet doen, zal desgevallend kunnen worden teruggegrepen naar het gemeen recht. Indien partijen bijv. geen specifieke sanctieregeling m.b.t. de mededelingsplicht zouden stipuleren, zou dit aspect conform het gemeen verbintenissenrecht worden benaderd (aantasting van de wilsovereenstemming ingevolge dwaling, precontractuele aansprakelijkheid gesteund op de informatieplicht en goede trouw, enz.).

Indien geen regime zou worden gestipuleerd m.b.t. de reddingsplicht en de desbetreffende kosten, zou dit aspect worden beheerst door de gemeenrechtelijke figuren van de goede trouw en de schadebeperkingsplicht. Wat betreft de tenlasteneming van de reddingskosten door de

verzekeraar reikt het gemeen recht aan de verzekerde echter geen passende rechtsgrond aan, want er is niet voldaan aan de toepassingsvoorwaarden van de zaakwaarneming. Daarom wordt desbetreffend toch in een suppletieve regeling voorzien.

Het minimale karakter van de voorgestelde regeling blijkt ook nog hieruit, dat geen bepalingen zijn opgenomen m.b.t. de verzekeringstussenpersoon. In het Groenboek werd de eventuele nood aan een wettelijke regeling van de taak en de rol van de makelaar aan de orde gesteld (Vraag 113). In de schoot van BVZ werd deze suggestie inz. zijdens BVVM stellig verworpen, omdat ter zake reeds een dwingende regeling neerligt in de Wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekerings- en herverzekeringsbemiddeling en de distributie van verzekeringen, omdat de makelaar geen partij bij de verzekeringsovereenkomst is en omdat de meeste makelaars ook buiten de sector van de transportverzekering actief zijn. De Engelse wetgeving ter zake werd voor België niet relevant geacht. Ook BVT achtte een wettelijke regeling van de taak van de verzekeringsmakelaar onnodig. Op te merken valt nog dat Titel 7.17 NBW ook geen aparte regels over de assurantietussenpersoon bevat⁷⁹.

Het minimale karakter van de hieronder voorgestelde nieuwe regeling wordt treffend geïllustreerd door een vergelijking van het aantal wetsartikelen in de Zeeverzekeringswet samen met de Algemene Verzekeringswet ($91 + 32 = 123$), in de Landverzekeringswet (meer dan 150) en in de voorgestelde Proeve van wetbepalingen over de vervoerverzekering (slechts 20).

9.57. Ten zesde is de voorgestelde regeling opgevat als een *suppletieve* wet.

Zoals hierboven reeds herhaaldelijk aangestipt, beoogt de voorgestelde regeling – volledig in lijn met het minimale karakter ervan⁸⁰ en ook met een algemene, aan de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ten grondslag liggende optie⁸¹ – aan partijen de grootst mogelijke contractvrijheid te bieden. Transportverzekering betreft in beginsel een ‘groot’ risico, in welk verband de wetgever geen zwakkere contractpartij moet beschermen. Daarom mogen partijen niet in een keurslijf van dwingende wetbepalingen worden gedwongen. Zulks zou de in de betrokken economische sector noodzakelijke flexibiliteit fnuiken en het vereiste maatwerk onmogelijk maken.

Slechts op enkele vlakken dient de wet dwingende bepalingen of bepalingen van openbare orde te bevatten, meer bepaald:

- wat de materies betreft die de fundamenteën van de verzekering raken, zoals de sanctionering van bedrog, het indemnitairst principe en het vereiste van een verzekerbaar belang;
- m.b.t. de rechtsverhouding tegenover derden, bijv. schadelijders in de aansprakelijkheidsverzekering, die overigens ook niet-professioneel optredende particulieren kunnen zijn.

9.58. Ten zevende en ten slotte is de hieronder voorgestelde wettelijke regeling *flexibel* in de zin dat het toepassingsgebied ervan wat de randgevallen betreft, bij Koninklijk Besluit kan worden verfijnd. Deze mogelijkheid maakt een weloverwogen en steeds actuele afbakening mogelijk tussen het suppletieve regime van de ‘commerciële’ transportverzekering enerzijds, en de consumentgerichte regeling van de verzekering van transportgerelateerde risico’s waaraan sommige niet-commerciële partijen blootstaan⁸².

⁷⁹ Haak-Zwitsers-Blom, 232.

⁸⁰ Zie *supra*, nr. 9.56.

⁸¹ Zie Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

⁸² Zie reeds *supra*, nr. 9.49.

9.59. Uit de kritische analyse van de vigerende Belgische vervoerverzekeringswetgeving blijkt dat deze wetgevingstechnisch ondermaats en verouderd is. De wetgeving ligt verspreid over de Zeeverzekeringswet uit 1879, de Algemene Verzekeringswet uit 1874 en de Landverzekeringswet uit 1992 (zoals gewijzigd in 1994), welke, naargelang de situatie, in steeds weer andere combinaties moeten worden samengelezen, en waarvan de onderscheiden toepassingsgebieden onduidelijk zijn afgebakend. Inz. de Zeeverzekeringswet is getekend door de tijd, want vele bepalingen zijn typisch voor het pre-industriële scheepvaartbedrijf. Voor multimodale vervoeroperaties bestaat geen adequaat regime. De Belgische wetgeving is ook ten achter gebleven bij de realiteit van het transportverzekeringsbedrijf, dat zijn polisvoorwaarden heeft geactualiseerd.

Voortbouwend op de besluiten van de Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen uit 1996 en rekening houdend met de standpunten geuit tijdens de eerste consultatie op basis van het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet in 2007 komt de noodzaak naar voren om voor de vervoerverzekering een nieuwe wettelijke regeling in te voeren, die in de plaats komt van de Algemene Verzekeringswet van 1874 en de Zeeverzekeringswet van 1879. Deze nieuwe wetgeving dient (1) nieuw, (2) autonoom, (3) actueel, (4) intermodaal, (5) minimaal, (6) suppletief en (7) flexibel te zijn.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 9.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

9.60.

Artikel 9.1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “vervoerverzekeringsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een partij, verzekeraar genoemd, zich er tegen betaling van een premie tegenover een andere partij, verzekeringnemer genoemd, toe verbindt bij de verwezenlijking van een vervoerrisico een verzekeringsprestatie te leveren, met inbegrip van de overeenkomst van onderlinge verzekering tegen vervoerrisico’s doch met uitsluiting van de overeenkomst betreffende de herverzekering van vervoerrisico’s;

2° “verzekeringnemer”: degene die de vervoerverzekeringsovereenkomst sluit met de verzekeraar;

3° “premie”: iedere vorm van vergoeding door de verzekeraar bedongen als tegenprestatie voor zijn verbintenissen;

4° “vervoerrisico”: een onzeker schadeverwekkend voorval dat kenmerkend is voor een vervoer of een vervoergerelateerde activiteit;

5° “vervoer”: de verplaatsing van personen of goederen over of onder water, over de weg, over het spoor, door de lucht, door de ruimte, door pijpleidingen of door meer dan één van voornoemde middelen, met inbegrip van het desbetreffende verkeer en ongeacht of zij geschiedt:

- a. voor eigen rekening dan wel in opdracht van een ander;
- b. om niet dan wel tegen vergoeding;

6° “vervoergerelateerde activiteiten”:

- a. de behandeling en de opslag van goederen in het raam van een vervoer;
- b. de dienstverlening door hulp- en tussenpersonen in het vervoer;
- c. de plezier- en de sportvaart op, over of onder water en door de lucht;
- d. de bouw en de herstelling van voertuigen, met uitzondering van wegvoertuigen;
- e. de bouw en de herstelling van vervoercontainers;
- f. de zeevisserij;
- g. het gebruik en de exploitatie van woonboten en drijvende woongelegenheden;
- h. het beheer en de exploitatie van zee-, binnen- en luchthavens;
- i. het beheer en de exploitatie van waterbouwkundige werken zoals pontons, aanlegsteigers, boorplatformen, onderzeese kabels en windmolenparken;
- j. kweken en teelten in voortdurend aan getijden blootgestelde wateren;

7° “verzekeringsprestatie”: de ter uitvoering van de vervoerverzekeringsovereenkomst door de verzekeraar te verrichten betaling of te verstrekken dienst;

8° “verzekerde”: degene die door de vervoerverzekeringsovereenkomst is gedekt tegen vermogensschade;

9° “benadeelde”: in een aansprakelijkheidsverzekering, degene die schade heeft geleden waarvoor de verzekerde aansprakelijk is;

10° “persoonsverzekering”: een verzekering waarbij de verzekeringsprestatie of de premie afhankelijk is van een onzeker voorval dat iemands leven, fysieke integriteit of gezinstoestand aantast;

11° “verzekerbare belang”: elk in geld waardeerbaar belang in hoofde van de verzekerde dat het gedekte vervoerrisico zich niet verwezenlijkt;

12° “verzekeringscertificaat”: het eenzijdig geschrift afgeleverd door de verzekeraar strekkend tot bewijs van zijn verbintenis tot dekking van een welbepaald vervoerrisico.

B) TOELICHTING

9.61. In het Groenboek (Vraag 112) werd gesuggereerd dat een nieuwe wettelijke regeling m.b.t. vervoerverzekeringen definities zou bevatten van kernbegrippen. In de schoot van BVZ werd over deze kwestie geen consensus bereikt. Dat de opname van definities strookt met een hedendaagse wetgevingstechniek en kan bijdragen tot een beter begrip van de wettekst, werd echter beaamd. De invoering van begripsomschrijvingen is dan ook een algemene krachtlijn van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek⁸³.

Het bezwaar dat wettelijke definities te dezen de contracteervrijheid zouden hinderen, is niet gegrond omdat niets partijen belet in contracten gebezigde begrippen, voor de toepassing van die regeling, afwijkend te omschrijven. De in de wet op te nemen definities ondersteunen in principe alleen de interpretatie van de wettekst.

9.62. In de voorgestelde tekst zijn een aantal centrale begrippen nader gedefinieerd. De definities sluiten, waar verantwoord, aan bij deze gehanteerd in artikel 1 van de Landverzekeringwet. Voorts zijn zij beperkt tot het noodzakelijke. Dit ligt in de lijn met het hierboven verantwoorde minimale karakter van de wettekst⁸⁴.

9.63. Het onder het 1° gedefinieerde begrip “vervoerverzekeringsovereenkomst” is uiteraard van wezenlijk belang, omdat het het toepassingsgebied van de voorgestelde wettekst determineert (zie nader het hieronder toegelichte art. 9.2). De er onmiddellijk op volgende omschrijvingen betreffen begrippen die in de definitie van de “vervoerverzekeringsovereenkomst” worden gebruikt, zoals “verzekeringnemer” (2°)⁸⁵, “premie” (3°)⁸⁶, “vervoerrisico” (4°) en “verzekeringsprestatie” (7°)⁸⁷.

Onder het begrip valt ook de onderlinge verzekering, maar niet de herverzekering.

⁸³ Zie Blauwboek 1, 178-179, nrs. 1.211-1.216.

⁸⁴ Zie *supra*, nr. 9.56.

⁸⁵ Vgl. daarover, m.b.t. de Landverzekeringwet, Fontaine, 148-149, nr. 157.

⁸⁶ Vgl. het vrijwel identieke art. 1.E Landverzekeringwet.

⁸⁷ Vgl. de definitie in art. 1.F Landverzekeringwet.

Dat de onderlinge verzekering onder het hier voorgestelde regime wordt gebracht, belet niet dat, in lijn met het vigerende artikel 2 van de Algemene Verzekeringswet, aanvullend ook de desbetreffende “reglementen” en de “algemene rechtsbeginselen” nog toepassing kunnen vinden.

De herverzekering is ook uitgesloten uit het toepassingsgebied van de Landverzekeringswet (art. 2, § 1, tweede lid) (en overigens analoge buitenlandse wetgeving⁸⁸) en blijft onder de Algemene Verzekeringswet vallen⁸⁹. Tijdens de consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 121) werd door niemand gevraagd om de herverzekering m.b.t. vervoerrisico's specifiek te regelen en onder het nieuwe wettelijke regime van de vervoerverzekering te brengen. Ofschoon de herverzekering van maritieme risico's in wezen ook als een zeeverzekering wordt beschouwd⁹⁰, wordt vermeld in de Zeewet (art. 211) en er juridische argumenten zijn om dezelfde wetsbepalingen van toepassing te verklaren (bijv. i.v.m. het bestaan en de geldigheid van de dekking en de verjaring), blijkt daaraan in de praktijk geen reële behoefte te bestaan.

9.64. Het in de voorgestelde definities belangrijkste onderscheidende begrip is allicht de term “vervoerrisico” (4°).

Het element “-risico” geeft reeds aan dat het moet gaan om een onzekere gebeurtenis, en dat ook de vervoerverzekeringsovereenkomst wezenlijk een aleatoir karakter heeft. Dit verklaart bijv. waarom gewoon reisverlies in de regel uit de dekking is uitgesloten.

De term “vervoerrisico” is hier gedefinieerd als “een onzeker schadeverwekkend voorval dat kenmerkend is voor een vervoer”. Het laatstvermelde begrip is op zijn beurt breed omschreven als

de verplaatsing van personen of goederen over of onder water, over de weg, over het spoor, door de lucht, door de ruimte, door pijpleidingen of door meer dan één van voornoemde middelen, ongeacht of zij geschiedt:

- a. voor eigen rekening dan wel in opdracht van een ander;*
- b. om niet dan wel tegen vergoeding (5°).*

I.v.m. het vermelde vervoer voor eigen rekening kan worden gedacht aan wegvervoer en zeevisserij.

9.65. Onder het 6° wordt een lijst gegeven van “vervoerdergerelateerde activiteiten”. De verzekering van de desbetreffende risico's wordt eveneens onder de voorgestelde wettelijke regeling gebracht.

De meeste van deze activiteiten zijn te situeren in de professionele transportsector in ruime zin en hun verzekering wordt in de praktijk dan ook gerekend tot de transportverzekeringsbranche.

Wat specifiek de “behandeling en de opslag van goederen in het raam van een vervoer” (a.) betreft, valt te herinneren aan de reeds in de Werkgroep Transportverzekering van de Commissie voor Verzekeringen geuite wens om deze aangelegenheid onder het wettelijke regime van de transportverzekeringen te vatten. De voorgestelde oplossing ligt ook in de lijn van het standpunt dat BVT innam tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek.

Verder worden ook een aantal niet-commerciële aangelegenheden (inz. pleziervaart en woonschepen (c. en g.)) in principe onder het hier voorgestelde nieuwe regime thuisgebracht. De

⁸⁸ Zie bijv. *supra*, nr. 9.28 betreffende de Nederlandse wetgeving.

⁸⁹ Over de op herverzekering toepasselijke wetgeving, zie Fontaine, 572-574, nrs. 827-829.

⁹⁰ Zie bijv. De Smet II, 767, nr. 641.

voorgestelde regeling beëindigt de onder de huidige wetgeving bestaande rechtsonzekerheid rond het regime van de pleziervaart⁹¹. Ofschoon mogelijk de nood rijst aan consumentenbescherming – en de algemene consumentenwetgeving alleszins van toepassing blijft⁹² – moet worden onderlijnd dat één van de belangrijkste krachtlijnen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek erin bestaat dit wetboek mede te laten gelden voor niet-commerciële scheepvaart⁹³. Wanneer niet-commerciële scheepvaart aan het scheepvaartrecht wordt onderworpen, is het logisch en een kwestie van legistische consistentie en non-discriminatie om dat ook te doen op verzekeringsrechtelijk vlak. Verder moet worden aangestipt dat het bij verzekering van pleziervaartrisico's vaak om aanzienlijke bedragen en risico's gaat (bijv. bij de verzekering van luxejachten) en dat voor de verzekering van niet-commerciële vaartuigen gebruik wordt gemaakt van de gewone transportverzekeringsrechtelijke contracten (bijv. cascopolissen). Voorts komt het meer en meer voor dat pleziervaartuigen commercieel worden uitgebaat, waarbij alleen de eindgebruiker niet-beroeps- of bedrijfsmatig handelt (bijv. bij de verhuur van bemande plezierjachten). Ten slotte moet nogmaals worden vermeld dat de hier voorgestelde nieuwe regeling ten gronde op de Landverzekeringswet is afgestemd, zodat het belang van de scheidingslijn tussen wettelijke regimes dient te worden gerelativeerd. Om al deze redenen wordt dus principieel geopteerd voor een onderverping van de pleziervaartverzekeringen aan de nieuwe vervoerverzekeringswetgeving.

Voorts zijn in de besproken lijst van vervoergerelateerde activiteiten een aantal activiteiten opgesomd die blootstaan aan typisch maritieme of mariene risico's. Een voorbeeld zijn “kweken en teelten in voortdurend aan getijden blootgestelde wateren” (j.). Viskweken in binnenwateren vallen er dus niet onder.

Ten slotte dient hier reeds te worden vermeld dat in het hieronder voorgestelde artikel 9.2, § 3 de mogelijkheid wordt geopend om het toepassingsgebied van de voorgestelde regeling te verfijnen. Zo aan de in bedoeld artikel gestelde voorwaarden is voldaan, kan de verzekering van principieel onderworpen activiteiten of risico's alsnog aan de werking van die regeling worden onttrokken, of omgekeerd kunnen bepaalde in principe niet onderworpen domeinen toch onder het nieuwe regime worden gebracht. Met hetzelfde verfijningsoogmerk wordt de Koning de bevoegdheid toegekend de hier gebruikte begrippen nader te omschrijven.

9.66. Het begrip “verzekeringsprestatie” (7°) is niet wezenlijk anders gedefinieerd dan in de Landverzekeringswet (art. 1.F).

9.67. Ook de definities van de begrippen “verzekerde” (8°) en “benadeelde” (9°) sluiten min of meer aan bij deze in de Landverzekeringswet (art. 1.B, a, resp. 1.D).

In het raam van de hier voorgestelde wettelijke regeling is er geen nood aan een definitie van het begrip “begunstigde”. Dit begrip wordt wel gedefinieerd in de Landverzekeringswet (art. 1, C) maar lijkt in de vervoerverzekering niet echt noodzakelijk⁹⁴. Na overdracht van een polis aan toonder zal de aanspraakgerechtigde in de zin van de bepaling ook als verzekerde kunnen worden beschouwd.

9.68. De definitie van “persoonsverzekering” (10°) is alleen opgenomen omdat dit type verzekeringen door het hieronder voorgestelde artikel 9.2, § 2, 1° uit het toepassingsgebied van de regeling wordt gesloten. De definitie loopt gelijk met die in de Landverzekeringswet (art. 1.H).

⁹¹ Over dat laatste, zie *supra*, nr. 9.18 en de verwijzingen aldaar.

⁹² Zie ook Blauwboek 2.

⁹³ Zie *supra*, nr. 9.49 en de verwijzingen aldaar.

⁹⁴ Over het begrip en de relevantie ervan, zie nader o.m. Fontaine, 149-150, nrs. 158 en 159 en 177-179, nr. 202.

9.69. De omschrijving van het begrip “verzekerbare belang” (11°) is in wezen een codificatie van de vigerende cassatierechtspraak betreffende zee- en binnenvaartverzekeringen, welke gebaseerd is op de gecombineerde lezing van artikel 4 van de Algemene Verzekeringswet en de artikelen 191, laatste streepje en 276, laatste lid van de Zeewet⁹⁵. Voorbeelden van het verzekerbare belang zijn het belang bij het behoud van de verzekerde zaak op grond van eigendomsrecht, een ander zakelijk recht of bezit, en het belang bij de vrijwaring van het vermogen tegen aansprakelijkheid, verliezen of kosten.

Het verzekerbare belang moet bestaan in hoofde van de verzekerde.

De materiële regeling betreffende het vereiste van een verzekerbare belang is opgenomen in het hieronder toegelichte artikel 9.5.

9.70. Onder het 12° is een definitie opgenomen van het begrip “verzekeringscertificaat”. Dergelijk certificaat wordt in de vervoersector vaak gebruikt. In de praktijk rijst over de betekenis van het begrip wel eens verwarring. Het certificaat kan aan order of aan toonder zijn.

Het begrip “polis” is niet in de wettekst gedefinieerd. Dit sluit aan bij het hierboven vooropgestelde minimale karakter van de nieuwe wettelijke regeling⁹⁶. Zoals geweten, is de polis het geschrift strekkend tot bewijs van de vervoerverzekeringsovereenkomst. Op de in het Groenboek (Vraag 130) gestelde vraag of in de wettelijke regeling een typologie van polissen moet worden opgenomen, werd in de schoot van BVZ negatief geantwoord, omdat dat een verstarrend effect zou hebben. In de voorgestelde tekst is dergelijke typologie dan ook niet uitgewerkt.

Ook het begrip “bijvoegsel” is niet gedefinieerd. Hier gaat het om het geschrift strekkend tot bewijs van de wijziging van een vervoerverzekeringsovereenkomst.

B.2. ARTIKEL 9.2. TOEPASSINGSGEBIED

A) WETTEKST

9.71.

Artikel 9.2. Toepassingsgebied

§ 1. Deze wet is van toepassing op vervoerverzekeringsovereenkomsten.

§ 2. In afwijking van § 1, is deze wet niet van toepassing op de overeenkomsten:

1° betreffende een persoonsverzekering tegen een vervoerrisico;

2° tot verzekering tegen de risico's die kenmerkend zijn voor het vervoer van reisgoed en de verhuizing welke uitsluitend over de weg plaatsgrijpen;

3° tot verzekering van zaakschade aan wegvoertuigen;

4° tot verzekering van aansprakelijkheid welke wordt beheerst door de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

5° tot verzekering van de rechtsbijstand in verband met het wegverkeer.

⁹⁵ Zie *infra*, nr. 9.88.

⁹⁶ Zie *supra*, nr. 9.56.

§ 3. Na advies van de Commissie Maritiem Recht en de Commissie voor Verzekeringen kan de Koning:

1° de begrippen vervoerrisico, vervoer en vervoergerelateerde activiteiten nader omschrijven;

2° op voorwaarde dat de betrokken risico's verband houden met vervoer of aanverwante activiteiten en de maatregel bijdraagt tot de versterking van het concurrentievermogen van de Belgische vervoerverzekeringsmarkt en niet leidt tot een ongerechtvaardigde behandeling van niet beroeps- of bedrijfsmatig handelende partijen, in het bijzonder consumenten, het toepassingsgebied van één of meer bepalingen van deze wet uitbreiden tot door Hem aangeduide verzekeringsovereenkomsten;

3° op voorwaarde dat de maatregel niet leidt tot een ongerechtvaardigde verzwakking van het concurrentievermogen van de Belgische vervoerverzekeringsmarkt en bijdraagt tot een betere behandeling van niet beroeps- of bedrijfsmatig handelende partijen, in het bijzonder consumenten, één of meer bepalingen van deze Wet buiten toepassing verklaren voor door Hem aangeduide verzekeringsovereenkomsten.

B) TOELICHTING

9.72. In § 1 van het voorgestelde wetsartikel wordt in wezen bepaald dat de wetgeving zal gelden voor de “vervoerverzekeringsovereenkomst”, zoals die in het hierboven reeds toegelichte artikel 9.1, 1° wordt gedefinieerd.

9.73. In § 2 worden een aantal afwijkingen bepaald. Het gaat om verzekeringsvormen die principieel onder het koepelbegrip “vervoerverzekeringsovereenkomst” vallen, maar door deze bepaling toch uit het toepassingsgebied van de wettelijke regeling worden gelicht.

9.74. Momenteel is enkel de persoonsverzekering ter zee en over de binnenwateren uitdrukkelijk onderworpen aan de Landverzekeringwet (zie art. 191 en 276 van de Zeewet)⁹⁷. I.v.m. de persoonsverzekering tegen het luchtvaartrisico bestaat twijfel⁹⁸. Door de hier voorgestelde bepaling worden met het oog op een gelijke behandeling en de samenhang van de wetgeving alle persoonsverzekeringen tegen een vervoerrisico uitgesloten.

9.75. Wat betreft de verzekering van het vervoer van reisgoed en van het verhuisvervoer te land bevestigt de bepaling in wezen wat thans reeds is bepaald in artikel 2, § 1, tweede lid Landverzekeringwet. Door de hieronder voorgestelde wijzigingsbepaling (art. 9.21) wordt deze laatste bepaling enigszins aangepast.

De hier voorgestelde uitsluiting betreft bagagevervoer en verhuizingen over de weg, ongeacht of het nationaal of internationaal vervoer betreft. De uitgesloten verhuizingen betreffen in de meeste gevallen consumenten. Verhuizingen zijn bijv. ook uitgesloten uit het toepassingsgebied van het CMR (art. 1.4, b)). Verhuizingen over zee en door de lucht geschieden in de regel op basis van gewone vervoerovereenkomsten. Bij verhuizing deels over de weg, deels over zee, is het hier voorgestelde regime wél toepasselijk (zie het woord “uitsluitend” in de wettekst).

9.76. De aansprakelijkheidsverzekering met betrekking tot het gebruik van wegvoertuigen is specifiek geregeld in de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM-Wet). De casco- en

⁹⁷ Zie reeds *supra*, nr. 9.5.

⁹⁸ Zie nader de bronnen aangehaald *supra*, nr. 9.18, in vn.

rechtsbijstandsdekking inzake wegvervoer wordt beheerst door de Landverzekeringswet. Dit alles blijft ongewijzigd.

9.77. Wat het spoorvervoer betreft is de situatie anders. Spoorvervoermiddelen zijn *land*vervoermiddelen, doch geen *weg*vervoermiddelen. Dat de aansprakelijkheidsverzekering inzake spoorvervoer – anders dan in de sector van het wegvervoer – niet door een bijzonder wettelijk regime wordt beheerst, verantwoordt mede dat ook de zaakschadeverzekering m.b.t. spoorvervoermiddelen (casco-dekking) binnen de toepassingsfeer van de hier voorgestelde wetgeving wordt gebracht.

9.78. De voorgestelde bepaling neemt ook rechtsonzekerheid weg over de gelding van de Landverzekeringswet voor rechtsbijstandsverzekeringen inzake transport.

9.79. De regeling in § 3 werkt het hierboven vooropgestelde flexibele karakter van de wettelijke regeling uit.

De toekenning van een bij wet verankerde ondersteunende rol aan de Commissie Maritiem Recht werd elders reeds verantwoord⁹⁹.

De Commissie voor Verzekeringen heeft nu reeds een wettelijk fundament¹⁰⁰. Door de voorgestelde bepaling wordt haar advies verplicht gesteld.

Uiteraard zijn de bedoelde adviezen inhoudelijk niet bindend.

B.3. ARTIKEL 9.3. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

9.80.

Artikel 9.3. Andere regelgeving

§ 1. Deze Wet doet geen afbreuk aan bijzondere bepalingen betreffende vervoerverzekeringsovereenkomsten.

§ 2. Op de overeenkomsten en aangelegenheden die door deze Wet worden beheerst is de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst niet van toepassing.

B) TOELICHTING

9.81. De voorgestelde § 1 maakt duidelijk dat de hier voorgestelde regeling ondergeschikt is aan *leges speciales* over bijzondere aspecten van de vervoerverzekering, welke overigens grotendeels neerliggen in supra- en internationale regelingen¹⁰¹.

9.82. De voorgestelde § 2 verduidelijkt de grenslijn tussen het toepassingsgebied van de nieuwe transportverzekeringswetgeving en dat van de Landverzekeringswet. In deze laatste wet zal een corresponderende verduidelijking worden aangebracht (zie nogmaals het hieronder voorgestelde art. 9.21).

⁹⁹ Zie Blauwboek 1, 176-178, nr. 1.210.

¹⁰⁰ Zie art. 41 Controlewet.

¹⁰¹ Zie daarover *supra*, nr. 9.22 en *infra*, nr. 9.150.

B.4. ARTIKEL 9.4. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

9.83.

Artikel 9.4. Afwijkende bedingen

Nietig zijn bedingen die afwijken van de artikelen 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, § 1, eerste lid, § 2 en § 3, 9.9, § 4, tweede lid en § 6, 9.10, § 1, 9.12, 9.13, §2, §4, §5, §7 en §8, 9.16, 9.17, 9.18, § 1 en § 3, 9.19 en, wat de benadeelde betreft, 9.20.

B) TOELICHTING

9.84. Zoals hierboven toegelicht, dienen dwingende wetsbepalingen en wetsbepalingen van openbare orde in een nieuwe transportverzekeringswetgeving tot een minimum te worden beperkt¹⁰². Het is alleszins wenselijk duidelijk aan te geven welke regelingen dwingend of van openbare orde zijn, en welke niet. Dat is overigens ook gebeurd in de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

Ook buitenlandse wetten bevatten een uitdrukkelijke lijst van dwingende wetsbepalingen (zie en vgl. bijv. § 18 van het Duitse *Versicherungsvertragsgesetz*, art. L171-2 van de Franse *Code des assurances*, en eindbepalingen in de afdelingen van Titel 17 van Boek 7 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek).

9.85. In algemene zin dienen dwingend te zijn de bepalingen betreffende het toepassingsgebied van de relevante wetgevingen, de gevolgen van de niet-naleving van een verplichting, de rechtsverhoudingen met derden, o.a. inzake de aansprakelijkheidsverzekering, het verjaringsregime in de verhouding met derde schadelijders en het voorrecht van de verzekeraar op de verzekerde zaak voor onbetaalde premies.

Elementen die de openbare orde raken zijn inz. het vereiste van het verzekeraar belang, het vergoedend beginsel, het dekkingsverval bij opzettelijk schadegeval en de sanctie op bedrog. Meer bepaald zijn van openbare orde artikel 9.5, § 1, eerste lid, § 2 en § 3, artikel 9.10, § 1 en artikel 9.12.

B.5. ARTIKEL 9.5. NIETIGHEID VAN DE OVEREENKOMST

A) WETTEKST

9.86.

Artikel 9.5. Nietigheid van de overeenkomst

**§ 1. Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten zonder dat in hoofde van de verzekerde een verzekeraar belang voorhanden is.
Het volstaat dat het verzekeraar belang voorhanden is op het ogenblik waarop aanspraak wordt gemaakt op de verzekeringsprestatie.**

¹⁰² Zie *supra*, nr. 9.57.

§ 2. Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten met het oog op de dekking van een vervoerrisico waarvan de verzekeraar of de verzekeringnemer wist dat het niet bestond of zich reeds had verwezenlijkt.

§ 3. Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst bij het sluiten waarvan de verzekeringnemer de verzekeraar met het oog op de beoordeling van het risico misleidt door het opzettelijk verzwijgen of onjuist mededelen van gegevens. De verzekeraar heeft recht op de premies die vervallen zijn op het ogenblik waarop hij van de verzwijging of onjuiste mededeling kennis heeft gekregen.

B) TOELICHTING

9.87. De voorgestelde § 1 betreft het fundamentele vraagstuk van het verzekeraar belang.

Het klassieke vereiste van een verzekeraar belang onderscheidt de verzekeringsovereenkomst van het spel en de weddenschap. De aanwezigheid van een verzekeraar belang is dan ook een wezenskenmerk van de verzekeringsovereenkomst. Dit is gevestigde rechtspraak en rechtsleer en wordt ook gereflecteerd in artikel 4 van de Algemene Verzekeringswet en in de definitie van het begrip verzekeringsovereenkomst in artikel 1.A van de Landverzekeringswet¹⁰³.

9.88. Specifiek i.v.m. de vervoersverzekering doet zich het knelpunt voor dat het vereiste van een verzekeraar belang sedert lang flexibeler wordt ingevuld voor zee- en binnenvaartverzekeringen.

M.n. wordt i.v.m. de zee- en binnenvaartverzekering op grond van cassatierechtspraak aangenomen dat een economisch belang bij het behoud van de verzekerde zaak volstaat. Dit wordt wat de zeeverzekering afgeleid uit artikel 191, laatste lid van de Zeewet, dat bepaalt dat verzekeraar zijn “alle op geld waardeerbare zaken of waarden die aan scheepvaart risico onderhevig zijn”. M.b.t. de binnenvaart is een gelijkaardige redenering mogelijk op grond van artikel 276, laatste lid van de Zeewet. Bedoelde formuleringen beogen een verruiming van artikel 4 van de Algemene Verzekeringswet luidens welk ieder die “bij het behoud van een zaak belang heeft wegens een recht van eigendom of een ander zakelijk recht of wegens enige aansprakelijkheid in verband met de zaak”, die kan laten verzekeren¹⁰⁴. Deze striktere formulering blijft intussen wel gelden voor de verzekering van het vervoer te land, waarop de Zeewet niet van toepassing is¹⁰⁵. Dergelijke onderscheiding lijkt heden ten dage weinig verantwoord en zelfs aanvechtbaar in het licht van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel.

9.89. Met het oog op de opstelling van een nieuwe wetgeving over de vervoerverzekering stelde Hollenfeltz du Treux dat elk in geld waardeerbaar economisch belang bij het behoud van de zaak of de instandhouding van het vermogen verzekeraar moet zijn en dat het volstaat dat de verzekerde bewijst dat een verzekeraar belang voorhanden is op het ogenblik dat vergoeding wordt gevraagd. Hij argumenteerde met nadruk dat geen voorbeeld dient te worden genomen aan het Engelse, Franse en Nederlandse recht, waarin wordt geëist dat het verzekeraar belang voorhanden is op het ogenblik van het schadegeval¹⁰⁶.

¹⁰³ Over het verzekeraar belang in het algemeen, zie o.m. Colle, Ph., *Algemene beginselen van het Belgisch verzekeringsrecht*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2006, 8-9, nr. 8; Dieryck, 31-32, nrs. 51-52; Fontaine, 155-156, nrs. 169-170; Fredericq II, 359 e.v., nrs. 1023 e.v.; Vandeputte, 59-62.

¹⁰⁴ Cass. 16 april 1953, *JPA* 1953, 203, *Pas.*, 1953, I, 623; Cass. 17 mei 1957, *JPA* 1957, 297; zie voorts o.m. De Smet II, 793-796, nr. 677; Dieryck, 33 e.v., nrs. 53 e.v.; Libert, 316-319, nrs. 440-441; Ponet, 123-124, nrs. 312-314.

¹⁰⁵ Dieryck, 34, nr. 55.

¹⁰⁶ Hollenfeltz du Treux, 504-507.

9.90. Tijdens de eerste consultatie op grond van het Groenboek (Vragen 116 en 117) verklaarde BVZ zich akkoord met een vertaling van de vigerende jurisprudentiële definitie in de wettekst. Ook werd beaamd dat het verzekerbaar belang niet noodzakelijk bij het sluiten van de verzekering aanwezig dient te zijn. Ook BVT vroeg een brede omschrijving van het verzekerbaar belang, en bevestiging van het vereiste van aanwezigheid van dat belang op het ogenblik dat de vordering wordt gesteld.

9.91. De vraag rijst hoe de codificatie van de flexibele rechtspraak m.b.t. het verzekerbaar belang wetgevingstechnisch best wordt uitgewerkt.

Een eerste alternatief kan zijn om het vereiste in te bouwen in de wettelijke definitie van het begrip “vervoerovereenkomst”. Een dergelijke werkwijze is gevolgd door de opstellers van de Landverzekeringwet: het verzekerbaar belang is daar een component van de definitie van het begrip verzekeringsovereenkomst (art. 1.A). In de hier voorgestelde wettelijke regeling is dit voorbeeld niet gevolgd. Vooreerst zou deze werkwijze de definitie van het begrip “vervoerovereenkomst” redactioneel verzwaren. Ten tweede maakt zij op zich niet duidelijk hoe het vereiste wordt gesanctioneerd. Wanneer in een bepaald geval geen verzekerbaar belang aanwezig is, zou het enige rechtsgevolg zijn dat het niet gaat om een vervoerovereenkomst in de zin van de wettekst. Allicht zou dan moeten worden geconcludeerd dat het gaat om een vorm van spel of weddenschap. Of de overeenkomstig nietig is of niet, zou niet duidelijk zijn. De bedoelde oplossing zou dus rechtsonzekerheid met zich brengen. Een derde bezwaar is dat de inpassing van het vereiste van een verzekerbaar belang in de wettelijke definitie zou kunnen suggereren dat aan het vereiste steeds of uitsluitend moet zijn voldaan op het ogenblik van de contractsluiting, in hoofde van de verzekeringnemer. Zoals gezien is dit niet het vigerende recht en ook niet wat in de nieuwe regeling wordt beoogd.

Een tweede alternatief is de uitwerking van het vereiste van een verzekerbaar belang als een vereiste dat de ontvankelijkheid of de gegrondheid van de vordering betreft. Dergelijke oplossing ware conceptueel verkeerd, nu het voorhanden zijn van een verzekerbaar belang een wezenlijke geldigheidsvoorwaarde uitmaakt.

Een derde alternatief is het vereiste van het verzekerbaar belang wetgevingstechnisch uit te werken los van de wettelijke omschrijving van het begrip “vervoerovereenkomst”, en meer bepaald als een afzonderlijk vereiste, met een duidelijke nietigheidssanctie. Deze werkwijze is de verkieslijke en is in de voorgestelde wetsbepaling gevolgd.

9.92. Het begrip “verzekerbaar belang” zelf is omschreven in het hierboven reeds toegelichte artikel 9.1, 11°.

9.93. Luidens § 1, tweede lid volstaat het dat het verzekerbaar belang voorhanden is op het ogenblik waarop aanspraak wordt gemaakt op de verzekeringsprestatie. Dit codificeert, voor alle vervoerovereenkomsten, bestaande rechtspraak en sluit zoals gezien aan bij het standpunt van BVZ en BVT (en overigens ook bij buitenlands recht¹⁰⁷). Op te merken valt dat ingevolge het reeds toegelichte artikel 9.4 conventioneel van het besproken lid kan worden afgeweken, en dat bijv. kan worden vereist dat het verzekerd belang zich voordoet op het ogenblik van het schadegeval.

9.94. De voorgestelde § 2 behoeft geen omstandige toelichting. Hij impliceert dat de vermeende of putatieve verzekering voortaan duidelijk geldig dient te worden geacht in alle vormen van de

¹⁰⁷ Zie bijv., wat Nederland betreft, Haak-Zwitsers-Blom, 245.

vervoerverzekering¹⁰⁸. Bij de redactie van de bepaling is rekening gehouden met de analoge regeling in de artikelen 219 en 220 van de Zeewet en ook met artikel 28 van de Algemene Verzekeringswet en artikel 24 van de Landverzekeringwet¹⁰⁹.

De voorgestelde bepaling viseert bijv. gevallen waarin de schadeverzekering (zaakverzekering, aansprakelijkheidsverzekering of kostenverzekering) dekking verleent tegen schade die dagtekent van vóór de ingang van de dekking, de verzekerde en de verzekeraar onbekend was, en zich slechts naderhand aan hen heeft gemanifesteerd, bijv.:

- de zaakverzekering van het verborgen gebrek, dat zich pas manifesteert na de verwerving van het eigendomsrecht door de verzekerde en/of tijdens de dekkingsperiode;
- de aansprakelijkheidsverzekering voor de eerder begane fout waarbij de schade zich pas later manifesteert en/of de derde benadeelde de aansprakelijkheidsvordering slechts instelt tijdens de dekkingsperiode;
- de kostenverzekering i.v.m. het geschil, waarvan de kiem zich situeert voor de dekkingsperiode.

9.95. Opzettelijke misleiding (bedrog) over de kenmerken van het verzekerde risico raakt de openbare orde. De sanctie dient te worden geregeld bij wet en dient te bestaan in een nietigheid. Zulks is ook de regel in artikel 6 van de Landverzekeringswet, waarop de hier voorgestelde § 3 is gebaseerd. Deze regeling is minder streng dan die in artikel 9 van de Algemene Verzekeringswet, welke in de BVZ werd aangeprezen wat de zeeverzekering betreft.

Gevallen van onopzettelijke onjuiste of onvolledige mededeling aan de verzekeraar kunnen contractueel geregeld worden, met een sanctie die steeds dient te beantwoorden aan de voorwaarden van het hieronder toegelichte artikel 9.12, § 2, met name het voorhanden zijn van een oorzakelijk verband met een door de verzekeraar geleden nadeel.

B.6. ARTIKEL 9.6. BEWIJS VAN DE OVEREENKOMST

A) WETTEKST

9.96.

Artikel 9.6. Bewijs van de overeenkomst

Onverminderd de regelgeving betreffende de elektronische bewijsmiddelen en onder voorbehoud van de bekentenis en de eed worden de vervoerverzekeringsovereenkomst en de wijziging ervan tussen partijen, ongeacht het bedrag van de verbintenissen, bewezen door geschrift.

Tegen en boven de inhoud van het geschrift is geen enkel bewijs door getuigen of door vermoedens toegelaten.

Een begin van bewijs door geschrift uitgaand van de partij tegen wie het wordt aangevoerd, mag door getuigen of vermoedens worden aangevuld.

B) TOELICHTING

9.97. Luidens artikel 25 van de Algemene Verzekeringswet moet de verzekeringsovereenkomst worden bewezen door geschrift, ongeacht de waarde van het voorwerp der overeenkomst.

¹⁰⁸ Over het huidige regime, zie o.m. Fontaine, 198, nr. 234; zie voorts het antwoord van BVZ op het Groenboek (Vraag 132).

¹⁰⁹ Vgl. voorts o.m. art. 2:401 van het *Restatement of European Insurance Contract Law* en Section 6 van de Britse *Marine Insurance Act 1906*.

Luidens dezelfde bepaling kan het bewijs door getuigen niettemin worden toegelaten, wanneer er een begin van schriftelijk bewijs aanwezig is¹¹⁰.

De herkomst van deze bepaling is de *Ordonnance de la marine* (L. III, T. VI, art. II)¹¹¹. Het inmiddels klassieke principe is ook doorgedrongen in de Belgische Landverzekeringwet (art. 10)¹¹².

Tijdens de eerste consultatie op basis van het Groenboek (Vraag 120) werd in de BVZ unaniem gesteld dat het principe in de nieuwe wetgeving kan worden behouden.

De hier voorgestelde bepaling geeft hier gevolg aan.

9.98. De verwijzing in het eerste lid naar “de regelgeving betreffende de elektronische bewijsmiddelen” is doelbewust in algemene zin geredigeerd. Ter zake kunnen diverse horizontaal werkende regelgevingen relevant zijn¹¹³. Er is geen aanleiding om ter zake wijzigingen in te voeren specifiek wat vervoerverzekeringsovereenkomsten betreft.

9.99. Artikel 26 van de Algemene Verzekeringwet, luidens welk eenzelfde polis verscheidene verzekeringen mag bevatten, die verschillen ten aanzien van de verzekerde zaken, het premiepercentage of de verzekeraars, wordt in de rechtsleer als nutteloos beschouwd¹¹⁴ en is in de voorgestelde regeling niet behouden.

9.100. De vigerende, op artikel 25 W. Kh. gestoelde rechtspraak luidens welke een zeeverzekeringopolis mag worden opgesteld in één origineel¹¹⁵, blijft geldig.

B.7. ARTIKEL 9.7. RECHTEN EN PLICHTEN VAN PARTIJEN

A) WETTEKST

9.101.

Artikel 9.7. Rechten en plichten van partijen

**De verzekeringnemer moet tijdig het risico en de wijziging ervan meedelen, de premie betalen, het schadegeval melden en de schade zo mogelijk voorkomen of beperken.
De verzekeraar moet tijdig de verzekeringsprestatie leveren.**

B) TOELICHTING

9.102. De voorgestelde bepaling is nodig nu de vervoerverzekeringsovereenkomst in de hier voorgestelde nieuwe en autonome wettelijke regeling wordt opgevat als een specifieke benoemde overeenkomst. Doelbewust is echter geopteerd voor een minimale formulering, waarin alleen de

¹¹⁰ Voor commentaar, zie Dieryck, 15 e.v., nrs. 26 e.v.; Fredericq II, 375 e.v., nrs. 1052 e.v.; Vandeputte, 66 e.v.; zie voorts o.m. Brussel 25 februari 1988, *TBBR* 1990, 32, met noot Colle, Ph., “De bewijsproblematiek inzake de totstandkoming van verzekeringsovereenkomsten”.

¹¹¹ Zie daarover o.m. Muschart, R., *Commentaire de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances*, Brussel / Parijs, Bruylant / Librairie générale de droit, 1932, 137 e.v.

¹¹² Zie daarover Fontaine, 358 e.v., nrs. 459 e.v.

¹¹³ Voor een overzicht, zie o.m. Fontaine, 171-175, nrs. 195-198 en 360-362, nrs. 463-464.

¹¹⁴ Zie Vandeputte, 69.

¹¹⁵ Cass., 20 januari 1984, *AC* 1983-84, 589, *Pas.* 1984, I, 552, *RW* 1983-84, 2333.

basisverplichtingen zijn opgenomen¹¹⁶. Dit sluit aan bij de optie om heel het wettelijke regime slechts minimaal uit te werken¹¹⁷. Het in antwoord op het Groenboek (Vraag 135) in de schoot van BVZ ingenomen standpunt dat de in artikel 1 van de Algemene Verzekeringswet opgenomen definitie van de verzekeringsovereenkomst volstaat, kan niet worden gevolgd. Naast een definitie van het contract (opgenomen in het hierboven reeds toegelichte artikel 9.1, 1^o) is er wel degelijk behoefte aan een elementaire vastlegging van de rechten en plichten van de partijen erbij. Een explicitering van de rechten en plichten van partijen, ook tijdens de precontractuele fase (mededelingsplicht en verzwijging) werd overigens gevraagd door BVT.

9.103. Het woord “tijdig” in het eerste lid slaat evident op *alle* in dat lid vermelde verplichtingen van de verzekerde.

Inz. bij een verzekering voor rekening gaan de verplichtingen i.v.m. de mededeling van de risicowijziging, de aangifte van het schadegeval en de voorkoming en beperking van schade uiteraard over op de derde verzekerde.

9.104. De voorgestelde bepaling vermeldt o.m. de schadebeperkingsplicht van de verzekerde. Deze is m.b.t. vervoerverzekeringen thans neergelegd in artikel 17 van de Algemene Verzekeringswet, dat in antwoord op het Groenboek (Vraag 138) binnen BVZ principieel adequaat werd geacht en waarvan het tweede lid mede het hieronder toegelichte artikel 9.10, § 7 heeft geïnspireerd. Zo nodig en voor zover in lijn met de nieuwe wettekst kan ter interpretatie naar de desbetreffende rechtspraak en rechtsleer worden teruggegepen.

9.105. Eerder werd gesuggereerd in een nieuwe transportverzekeringswet een uitdrukkelijke bepaling te wijden aan het goede trouw-beginsel¹¹⁸.

Tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 114) werd in de schoot van BVZ echter unaniem gesteld dat er aan een wettelijke explicitering of specificatie van bedoeld beginsel geen nood is. Ter zake werd verwezen naar artikel 1134 B.W. BVT verwierp expliciet een overname van het in de Engelse *Marine Insurance Act 1906* (Section 17) vertaalde vereiste van de “utmost good faith”. Dit laatste vereiste geldt niet onder vigerend Belgisch zeeverzekeringsrecht¹¹⁹. Ook in het gemeen Belgisch verzekeringsrecht komt aan het – rechtshistorisch te verklaren – concept van de uitzonderlijke goede trouw geen betekenis meer toe¹²⁰.

In dit licht is in de voorgestelde bepaling geen verwijzing naar de goede trouw opgenomen. Evenmin wordt aan de schending van de goede trouw een bijzondere sanctie verbonden. Een en ander betekent uiteraard niet dat het goede trouw-beginsel niet even goed op de vervoerverzekeringsovereenkomst van toepassing is.

¹¹⁶ Vgl. desbetreffend de voorstellen in Hollenfeltz du Treux, 508-515.

¹¹⁷ Zie *supra*, nr. 9.56.

¹¹⁸ Zie Hollenfeltz du Treux, 497-498.

¹¹⁹ Zie o.m. De Smet, R., *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, I, Parijs, L.G.D.J., 1959, 132-133, nr. 115.

¹²⁰ Zie o.m. Fontaine, 156-157, nrs. 171-172; vgl. Schuermans, 252, nr. 342.

A) WETTEKST

9.106.

Artikel 9.8. Premie

§ 1. De premie is een haalschuld.

§ 2. Wanneer de premie niet rechtstreeks aan de verzekeraar wordt betaald, is de premiebetaling aan een derde bevrijdend indien deze de betaling vordert en hij voor de inning van die premie klaarblijkelijk als lasthebber van de verzekeraar optreedt.

§ 3. Ingeval van medeverzekering kan de premie geldig worden betaald aan de leidend verzekeraar.

§ 4. In afwijking van artikel 9.16, kan de verzekeraar de door de verzekeringnemer onbetaalde premie niet verhalen op de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, tenzij bij wijze van schuldvergelijking met de verzekeringsprestatie voor het risico waarop de onbetaalde premie betrekking heeft.

§ 5. De verzekeraar heeft op de verzekerde zaak een voorrecht voor de onbetaalde premie die betrekking heeft op de periode waarin de verzekeraar het vervoerrisico daadwerkelijk heeft gedekt.

Ongeacht de wijze waarop de premie wordt betaald, geldt het voorrecht slechts voor een bedrag dat overeenstemt met twee jaar premie.

Het voorrecht is van elke inschrijving vrijgesteld. Het volgt in rang onmiddellijk na het voorrecht voor de gerechtskosten.

§ 6. Behalve in geval van bedrog, is de premie verhoudingsgewijs onverschuldigd of terugbetaalbaar bij voortijdige beëindiging of enige andere vermindering van de verzekeringsdekking.

B) TOELICHTING

9.107. De voorgestelde § 1 stemt overeen met artikel 13, eerste lid van de Landverzekeringswet en overigens ook met de gemeenrechtelijke regel vervat in artikel 1247, tweede lid B.W. De bepaling is hier van aanvullend recht. Bovendien dient erop gewezen dat de bedoeling niet is dat de betaling plaatsvindt in de woonplaats van de verzekeringnemer, doch slechts dat zij dient te geschieden op verzoek van de verzekeraar¹²¹.

9.108. De voorgestelde § 2 is een vrijwel letterlijke overname van artikel 13, tweede lid van de Landverzekeringswet. De wettelijk erkenning van het schijnmandaat wordt van groot praktisch belang geacht¹²². De voorgestelde bepaling is meteen de enige die de verhouding tot de verzekeringstussenpersoon betreft¹²³.

¹²¹ Over dit laatste, zie Fontaine, 236, nr. 286; vgl. Schuermans, 331, nr. 458.

¹²² Fontaine, 235-236, nr. 285 en 598, nr. 858.

¹²³ Zie daarover in het algemeen *supra*, nr. 9.56.

Hoewel artikel 12 van de Wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekerings- en herverzekeringsbemiddeling en de distributie van verzekeringen bepaalt dat artikel 13 van de Landverzekeringswet toepasselijk is op elke verzekeringsbemiddeling die onder zijn eigen toepassing valt, is de opname van de hier voorgestelde bepaling nuttig voor het geval de verzekeringsovereenkomst wel doch de verzekeringsbemiddeling niet door Belgisch recht wordt beheerst.

9.109. De voorgestelde § 3 is opgenomen omwille van de efficiëntie. In de transportverzekering komt medeverzekering courant voor en treden bovendien vaak talrijke medeverzekeraars op. I.v.m. de geregelde aangelegenheid rijzen in de praktijk regelmatig problemen. De voorgestelde regeling hangt samen met het hieronder toegelichte artikel 9.17.

9.110. In afwijking van de algemene regel inzake de niet-tegenstelbaarheid van verweermiddelen opgenomen in artikel 9.16 legt de in de hier voorgestelde § 4 opgenomen regeling betreffende de verhaalbaarheid van de onbetaalde premie ten voordele van de verzekeraar toch een bepaalde last op de derde verzekerde.

9.111. De in § 5 voorgestelde bepaling stelt een voorrecht in en organiseert dus de samenloop met andere schuldeisers van de eigenaar van het verzekerde goed. Dergelijk voorrecht kan uiteraard niet conventioneel, maar enkel bij wet in het leven worden geroepen.

De regeling is geïnspireerd door de corresponderende bepalingen opgenomen in artikel 23 van de Algemene Verzekeringswet en in artikel 60 van de Landverzekeringswet. Deze laatste bepaling luidt:

Artikel 60. Voorrecht van de verzekeraar.

Het voorrecht geldt slechts op de verzekerde zaak voor de premie die betrekking heeft op de periode waarin de verzekeraar het risico daadwerkelijk heeft gedekt. Het geldt slechts voor een bedrag gelijk aan twee jaarpremies, ongeacht de wijze van betaling van de premie.

Dat voorrecht heeft niet te worden ingeschreven. Het volgt in rang onmiddellijk na dat van de gerechtskosten.

Overeenkomstig de algemene regel verleent het voorrecht geen volgrecht: het geldt slechts wanneer de verzekerde zaak zich nog in het vermogen van de premieschuldenaar bevindt. De uitoefening van het voorrecht veronderstelt voorts het onvermogen van de verzekeringnemer, schuldenaar van de onbetaalde premie, en bijgevolg de samenloop van zijn schuldeisers. De verzekeraar zal zijn voorrecht kunnen uitoefenen op de opbrengst van de tegeldemaking van de (intacte) verzekerde zaak zowel als – bij toepassing van de in het hieronder voorgestelde artikel 9.11, § 6 geregelde zakelijke plaatsvervangende – op de verzekeringspenningen betreffende de (gesinistreeerde) verzekerde zaak.

9.112. De in § 6 opgenomen bepaling inzake de deelbaarheid van de premie en het premiekrediet is analoog aan de regeling in artikel 200 van de Zeewet. In dit verband moge ook worden verwezen naar artikel 10 van de Algemene Verzekeringswet 1874 en artikel 18 van de Landverzekeringswet. De voorgestelde bepaling is niet van dwingend recht, zodat afwijkende conventionele regelingen mogelijk zijn die de premie verworven verklaren. Voorts geschiedt de reductie niet noodzakelijk pro rata temporis.

A) WETTEKST

9.113.

Artikel 9.9. Dekking

§ 1. Het verzekerd voorwerp kan bestaan in elke in geld waardeerbare zaak, waarde of belang dat onderhevig is aan een vervoerrisico, zoals de vervoerde goederen, het voer- of vaartuig, hun bestanddelen en toebehoren, andere vervoermiddelen, de contractuele aansprakelijkheid, de buitencontractuele aansprakelijkheid, de kosten en de rechtsbijstand, de vracht- en passageprijs, de onkosten van het vervoer, de makelaars- en commissielonen, de uitrusting, voorraden en lonen, de verzekeringspremie en de verwachte winst.

§ 2. De overeenkomst verleent dekking tegen alle gevaren en onheilen van het vervoer, zoals storm, overstroming, bliksem en aardbeving en andere natuurkrachten, schipbreuk, stranding, aanvaring en schadevaring, gedwongen wijziging van koers, reis of vaartuig, averij-grosse, brand en ontploffing, diefstal, plundering, zeeroverij en schelmerij.

De overeenkomst verleent geen dekking tegen oorlog of gelijkgestelde gewapende conflicten, kaping, oproer, terrorisme, staking, eigen gebrek, zware fout van de verzekerde en vertraging veroorzaakt door een niet gedekt gevaar.

§ 3. De overeenkomst verleent dekking voor alle in geld waardeerbare stoffelijke of onstoffelijke verliezen en schaden, zoals rechtstreekse schade en gevolgschade, de bijdrage in averij-grosse, uitblijven van tijding, onzeewaardigheid, onluchtwaardigheid en onrijwaardigheid.

§ 4. De overeenkomst kan de uitwerking van de verzekeringsdekking in de tijd bepalen aan de hand van:

1° de afbakening van de dekkingsperiode;

2° de bepaling van het schadegeval in de tijd, in het bijzonder van het tijdstip van het schadeverwekkend voorval, het tijdstip van het ontstaan van de eerste schade, het tijdstip waarop de schade zich openbaart of het tijdstip waarop de aansprakelijkheidsvordering wordt ingesteld.

De dekking strekt zich uit tot alle uit een gedekt schadegeval voortvloeiende schade, ook wanneer deze zich voordoet na het einde van de dekkingsperiode.

In een verplichte aansprakelijkheidsverzekering strekt de dekking zich uit tot alle schade die is veroorzaakt tijdens de dekkingsperiode, ook wanneer zij pas zou ontstaan en de aansprakelijkheidsvordering door de derde benadeelde pas zou worden ingesteld na het einde van die periode.

§ 5. De overeenkomst kan de plaats van de dekking bepalen.

§ 6. Elke verzekerde en benadeelde heeft recht op mededeling door de verzekeraar en de verzekeringnemer van de voorwaarden van de dekking.

B) TOELICHTING

9.114. Het voorgestelde wetsartikel betreft in wezen de afbakening van de dekking.

Hoewel de dekkingsafbakening in het kader van een vervoerverzekering in beginsel volledig tot de wilsautonomie van de partijen behoort, is een indicatieve – maar steeds suppletieve – regeling behulpzaam. Deze bepaling verduidelijkt het voorwerp van de vervoerverzekering en schetst de mogelijke afbakeningscriteria.

Uiteraard doet de voorgestelde bepaling geen afbreuk aan dwingende bepaling in bijzondere regelgeving, bijv. inzake minimumgarantievoorwaarden (zie het hierboven reeds toegelichte artikel 9.3, § 2).

9.115. De voorgestelde § 1 is een actualisering en uitbreiding van de vigerende artikelen 191 en 276 van de Zeewet.

Hoewel tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Goenboek (Vraag 119) principiële tevredenheid over de huidige bepalingen kon worden genoteerd, is een lichte herwerking onvermijdelijk, o.m. teneinde te attenderen op de onderwerping aan het nieuwe regime van de aansprakelijkheidsverzekering en van de verzekering van ander vervoer dan via zee- en binnenvaart.

Verder worden de vervoerde goederen als eerste mogelijk voorwerp vermeld, omdat de cargoverzekering op de Belgische vervoerverzekeringsmarkt nu eenmaal dominant is¹²⁴.

De verzekeringspremie wordt ook vermeld in het vigerende artikel 15 van de Algemene Verzekeringswet.

Luidens artikel 1 van de Algemene Verzekeringswet kan de verwachte winst worden verzekerd “in de gevallen bij de wet bepaald”. Dit komt erop neer dat dergelijke verzekering in de regel verboden is. Dit verbod werd eertijds gestoeld op het vergoedend beginsel. Door de artikelen 191, 213 en 276 van de Zeewet werd de verzekering van de verwachte winst echter toegelaten in de zee- en binnenvaartverzekering. Thans doet ook artikel 39 van de Landverzekeringswet dit¹²⁵. Het is dan ook aangewezen de verzekerbaarheid van de verwachte winst in de wettekst te expliciteren voor alle vormen van de vervoerverzekering.

De in artikel 191 van de Zeewet voorkomende vermelding van “het op bodemerij gegeven geld en de bodemerijpremie” dient te worden weggelaten nu de bodemerij in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geheel wordt weggelaten¹²⁶. Om dezelfde reden kan artikel 199 van de Zeewet worden geschrapt¹²⁷. Dit artikel bepaalt dat de verzekeringsovereenkomst nietig is wanneer zij op bodemerij genomen geld tot voorwerp heeft.

Artikel 208 van de Zeewet, luidens welk in de polis melding moet worden gemaakt van de goederen die uit hun aard bijzonder aan bederf of aan vermindering onderhevig zijn, zoals koren of zout, of van goederen die schade kunnen lijden door lekkage, en dat de verzekeraar anders niet aansprakelijk is voor de schade en het verlies aan die goederen overkomen, tenzij de verzekerde bij de ondertekening van de polis de aard van de lading niet kende, is als dusdanig in onbruik en moet niet – of althans niet in die formulering – worden overgenomen¹²⁸.

¹²⁴ Deze wijziging werd gesuggereerd in Hollenfeltz du Treux, 504.

¹²⁵ Zie o.m. Fontaine, 407-409, nrs. 544-545.

¹²⁶ Zie Blauwboek 1, 180-181, nr. 1.219.

¹²⁷ Hollenfeltz du Treux, 505.

¹²⁸ Hollenfeltz du Treux, 505; zie evenwel *infra*, nr. 9.116.

9.116. De in § 2 opgenomen regeling correspondeert gedeeltelijk met artikel 201 van de Zeewet, dat tijdens de consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 124) binnen BVZ als adequaat werd bestempeld.

I.v.m. de terminologie betreffende de verzekerde gevaren valt te verduidelijken dat een “aanvaring” in principe duidt op een contact met een ander vaartuig, terwijl een “schadevaring” doelt op een contact met een vast voorwerp zoals een kaai, een havendam of een brugpijler¹²⁹. “Kaping” verwijst naar handelingen met de toestemming of in opdracht van een overheid, terwijl “zeeroverij” duidt op het motief van eigen gewin.

Een schadegeval ingevolge “eigen gebrek” (anders dan normale slijtage) van de verzekerde zaak kan voor de verzekerde een aleatoire gebeurtenis uitmaken. Aansluitend bij artikel 18 van de Algemene Verzekeringswet en ook bij het reeds vermelde¹³⁰ artikel 208 Zeeverzekeringswet, blijft de schade ingevolge eigen gebrek in beginsel buiten de dekking.

De uitsluiting van de zware fout werd tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 127) ondersteund door BVT. De voorgestelde regeling wijkt af van die in artikel 8 van de Landverzekeringswet.

De voorgestelde regeling m.b.t. het oorlogsrisico sluit aan bij deze in artikel 19 van de Algemene Verzekeringswet en in artikel 9 van de Landverzekeringswet. In reactie op het Groenboek (Vraag 125) werd de noodzaak van een andere regeling bevestigd door BVZ. Uitgesloten zijn de *door* de oorlog veroorzaakte schadegevallen, niet deze die zich hebben voorgedaan *in oorlogsomstandigheden*. Het in artikel 202 van de Zeewet neergelegde stelsel van de automatische ontbinding van de verzekeringsovereenkomst wanneer een oorlogshandeling het verloop van de reis komt te wijzigen, waardoor de gehele verzekeringsdekking wordt opgeheven, wordt niet overgenomen.

De Wet van 1 april 2007 betreffende de verzekering tegen schade veroorzaakt door terrorisme¹³¹ geeft van het begrip terrorisme een definitie (artikel 2, eerste lid, tweede zin)¹³². Deze wet is slechts van toepassing (i) op Belgische risico's (artikel 2, eerste lid, eerste zin), (ii) indien de verzekeringsovereenkomst (mede) het terrorisme-gevaar dekt (zelfde bepaling), (iii) voor zover de verzekeringsovereenkomst niet specifiek en uitsluitend het terrorisme-gevaar alleen dekt (artikel 2, tweede lid) en (iv) *niet* op “de verzekeringsovereenkomsten die casco rollend spoorwegmateriaal, luchtvaartcasco, casco zeeschepen, de burgerlijke aansprakelijkheid van luchtvaartuigen, rollend spoorwegmateriaal of zeeschepen dekken” (zelfde bepaling). Dientengevolge kunnen bepaalde vervoerverzekeringsovereenkomsten toch onder de toepassing van deze wet vallen. De wet voorziet in een solidariteitsregeling met staats tussenkomst voor de vergoeding van tegen het gevaar terrorisme verzekerde schadegevallen. De Commissie voor Verzekeringen adviseerde voorlopig eerder negatief aan de Minister nopens de opportuniteit van de uitbreiding van het regime van de Wet van 1 april 2007 tot de uit haar toepassing gesloten transportverzekeringsrisico's in de sectoren van het spoor-, lucht- en zeevervoer¹³³.

¹²⁹ Zie nader Blauwboek 8.

¹³⁰ Zie *supra*, nr. 9.115.

¹³¹ BS 15 mei 2007 (zoals gewijzigd).

¹³² De definitie van het begrip luidt: “een clandestien georganiseerde actie of dreiging van actie met ideologische, politieke, etnische of religieuze bedoelingen, individueel of door een groep uitgevoerd, waarbij geweld wordt gepleegd op personen of de economische waarde van een materieel of immaterieel goed geheel of gedeeltelijk wordt vernield, ofwel om indruk te maken op het publiek, een klimaat van onveiligheid te scheppen of de overheid onder druk te zetten, ofwel om het verkeer of de normale werking van een dienst of een onderneming te belemmeren”.

¹³³ Advies nr. C/2007/3 van 4 september 2007.

Vermeldenswaard is voorts dat artikel 4.1 van de Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Europese Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen¹³⁴ aan de luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen een verplichte verzekeringsdekking oplegt voor hun specifieke aan luchtvaart gerelateerde aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden, waarbij de verzekerde risico's oorlogshandelingen, terrorisme, kaping, sabotage, wederrechtelijk beslag op luchtvaartuigen en ongeregelde omstandigheden omvatten.

9.117. I.v.m. de in § 3 – uiteraard eveneens suppletief – omschreven aard van de gedekte schade dient vermeld dat de averij-grosse een rechtsverhouding tussen de verzekerde en derden (andere belanghebbenden bij de zeereis) betreft. De modaliteiten van de averij-grosseregeling betreffen niet rechtstreeks de verzekeringsverhouding¹³⁵. Een “loss of hire” dekking (zie bijv. Chapter 16 van het *Norwegian Insurance Plan 1996*) is in de voorgestelde omschrijving begrepen.

9.118. De tijdsdimensie is in de afbakening van de dekking eveneens een belangrijke factor. Het tijdsbestek waarbinnen schadegevallen onder de verzekeringsdekking vallen wordt doorgaans dekkingsperiode genoemd.

In de voorgestelde § 4 wordt een algemene indicatie over de afbakeningswijze gegeven en wordt verder het beginsel van de “eenheid van schadegeval” uitgedrukt. De formulering van artikel 78 van de Landverzekeringswet 1992 is niet sluitend t.a.v. bijv. gevolgschade in het kader van aansprakelijkheidsverzekering welke voortduurt na het einde van de dekkingsperiode (bijv. loonderving of invaliditeit ingevolge lichamelijk letsel). De notie “eenheid van schadegeval” verhelpt aan deze leemte.

Het begrip verplichte verzekering wordt niet in de wet gedefinieerd. De Commissie voor het Bank-, Financie- en Assurantiewezen heeft een proeve van definitie opgesteld en publiceert een lijst van verplichte verzekeringen¹³⁶.

9.119. De voorgestelde § 5 behoeft geen toelichting.

9.120. De voorgestelde § 6 is geïnspireerd door artikel 23 van de Landverzekeringswet¹³⁷.

In de vervoerverzekering is dergelijke regeling nuttig (1) omdat de verzekering voor rekening er een erg belangrijke plaats inneemt en (2) omdat tot de vervoerverzekering ook de aansprakelijkheidsverzekering behoort. Zonder de voorgestelde bepaling zouden derde verzekerden en benadeelden inz. moeilijkheden kunnen ondervinden om hun rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in te stellen. Ook blijkt het in de praktijk vaak problematisch de identiteit van de (mede-)verzekeraars te vernemen.

Een complementaire bepaling is opgenomen in het hieronder toegelichte artikel 9.17, § 1.

¹³⁴ *Pb.* 30 april 2004, L. 138/1.

¹³⁵ Over averij-grosse, zie nader Blauwboek 8.

¹³⁶ Rogge, J., “De verplichte verzekering: een ongedefinieerde notie”, in Boone, I., Claeys, I. en Lavrysen, L. (red.), *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, Die Keure, 2009, (239), 239.

¹³⁷ Deze laatste bepaling kent het recht op mededeling slechts toe aan de begunstigde “die onder bezwarende titel recht heeft op de dekking van een verzekering”. Men vraagt zich af hoe dit in de praktijk kan werken nu de derde vaak dekking geniet *zonder* dat hij (zelf) “onder bezwarende titel” heeft bedongen (Schuermans, 269, nr. 363; zie voorts Fontaine, 181, nr. 205 en de verwijzingen aldaar).

B.10. ARTIKEL 9.10. VERZEKERINGSPRESTATIE

A) WETTEKST

9.121.

Artikel 9.10. Verzekeringsprestatie

§ 1. De vervoerverzekeringsovereenkomst beoogt de vergoeding van schade.

Behoudens de in de volgende paragrafen bepaalde uitzonderingen, mag de verzekeringsprestatie de door de verzekerde geleden schade niet overtreffen.

§ 2. De verzekerbare waarde is deze ten tijde van de aanvang van de dekkingsperiode.

§ 3. Partijen kunnen vooraf uitdrukkelijk een verzekerbare waarde overeenkomen. Deze waarde is voor partijen bindend behoudens bedrog, kennelijke overschatting of aanzienlijke waardevermindering.

§ 4. Ingeval de overeenkomst een bedrag dekt dat de verzekerbare waarde overtreft,

1° behoudt de partij te goeder trouw haar aanspraken uit de overeenkomst naar verhouding van de verzekerbare waarde;

2° verliest de partij te kwader trouw haar rechten uit de overeenkomst.

§ 5. In afwijking van § 1 kunnen partijen een herbouwwaarde, een wedersamenstellingswaarde, een herstelwaarde, een vervangingswaarde of een nieuwwaarde bedingen, zelfs zonder aftrek van de waardevermindering wegens ouderdom of slijtage.

Bij onstentenis van dergelijk beding wordt op de verzekeringsprestatie een aftrek wegens veronderstelde verbetering van oud tot nieuw toegepast, rekening houdend met de waardevermindering van de verzekerde zaak door ouderdom en slijtage.

§ 6. Ingeval de verzekerbare waarde het verzekerde bedrag overtreft, is de verzekeraar slechts tot een verzekeringsprestatie gehouden naar verhouding van het verzekerde bedrag tot de verzekerbare waarde.

§ 7. De kosten van dringende en redelijke, zelfs vruchteloos gebleven maatregelen die de verzekerde spontaan of op verzoek van de verzekeraar heeft genomen ter voorkoming van een dreigend schadegeval of ter beperking van een voorgevallen schadegeval, zijn, zelfs boven het verzekerde bedrag, ten laste van de verzekeraar.

B) TOELICHTING

9.122. Het voorgestelde artikel betreft de omvang van de verzekeringsprestatie. De hier geregelde vervoerverzekering betreft steeds een schadeverzekering, en nooit een persoonsverzekering.

Een schadeverzekering is een verzekering waarbij de verzekeringsprestatie afhankelijk is van de verwezenlijking van een vervoerrisico dat vermogensschade veroorzaakt welke volgt uit hetzij de beschadiging, de vernieling of het verlies van een zaak, zoals het vervoermiddel of de lading, hetzij een opgelopen aansprakelijkheid, hetzij gemaakte of te maken kosten (vgl. art. 1.G van de Landverzekeringswet). Eronder vallen de zaakverzekering, de aansprakelijkheidsverzekering en de kostenverzekering.

In de terminologie van de Landverzekeringwet zijn alle schadeverzekeringen een verzekering ‘tot vergoeding van schade’¹³⁸, d.w.z.

een verzekering waarbij de verzekeraar zich ertoe verbindt de prestatie te leveren die nodig is om de vermogensschade van de verzekerde geheel of gedeeltelijk te vergoeden (art. 1.I).

Ook de vervoerverzekering beantwoordt aan deze definitie. In de hier voorgestelde regeling wordt de bedoelde, aan de Landverzekeringwet eigen terminologie echter niet overgenomen. Hiervoor zijn er twee redenen.

Vooreerst is bedoelde terminologie vatbaar voor kritiek: het onderscheid dat bedoelde wet maakt tussen de “verzekering tot vergoeding van schade” en de verzekering “tot uitkering van een vaste som” is onzuiver, omdat ook verzekeringen tot vergoeding van schade betaling door de verzekeraar van een vaste of forfaitair bepaalde som kunnen opleggen; Fontaine suggereert dat het beter ware geweest indien de Landverzekeringwet een onderscheid had gemaakt tussen de begrippen “vergoedende verzekering” enerzijds en “sommenverzekering” of “kapitaalverzekering” anderzijds¹³⁹.

De tweede reden is dat de bedoelde terminologie, die in de Landverzekeringwet wordt aangewend om een classificatie van – meteen aan onderscheiden materiële regelen onderworpen – verzekeringstypes te maken, in de hier voorgestelde regeling onnodig is, precies omdat elke vervoerverzekering een schadeverzekering en meteen een verzekering tot vergoeding van schade is.

In dit licht kan in het voorgestelde wetsartikel meteen worden overgegaan tot een inhoudelijke regeling van de omvang van de verzekeringsprestatie.

9.123. De voorgestelde § 1 heeft een pendant in artikel 20, eerste lid van de Algemene Verzekeringwet en in de volgende bepalingen van de Landverzekeringwet:

Artikel 39. Omvang van de verzekeringsprestatie.

De prestatie die de verzekeraar verschuldigd is, mag de door de verzekerde geleden schade niet te boven gaan.

Artikel 51. Het beginsel van schadevergoeding.

Elke schadeverzekering beoogt de vergoeding van schade.

De hier voorgestelde formulering attendeert echter meteen op de in de volgende paragrafen bepaalde uitzonderingen. Zoals bepaald in het hierboven voorgestelde artikel 9.4, kan van het vergoedende beginsel niet contractueel worden afgeweken; het betreft zelfs de openbare orde¹⁴⁰. In antwoord op het Groenboek (Vraag 141) werd binnen BVZ een wettelijke regeling wenselijk geacht.

9.124. De voorgestelde § 2 is in lijn met het vigerende artikel 210 van de Zeewet. De voorgestelde regel is niet van dwingend recht of van openbare orde: afwijkende regelingen zijn mogelijk, bijv. via een beding “waarde ter bestemming”. Ook een verzekeringsdekking “increased value” in

¹³⁸ Fontaine, 153, nr. 164.

¹³⁹ Zie Fontaine, 152-153, nr. 163.

¹⁴⁰ Zie o.m. Vandeputte, 113.

geval van waardeestijging tijdens het vervoer of de reis is mogelijk. Verder zouden de marktwaardeschommelingen sinds het begin van de reis ook in aanmerking kunnen genomen worden via een “increase/decrease” beding (“clause d’ajustabilité”)¹⁴¹.

9.125. De voorgestelde § 3 is analoog aan het vigerende artikel 20, tweede lid van de Algemene Verzekeringwet en aan artikel 55 van de Landverzekeringwet, welk laatste luidt:

Artikel 55. Voorafgaande taxatie.

Partijen kunnen bij een uitdrukkelijk beding aan bepaalde goederen een getaxeerde waarde toekennen. Die waarde is voor partijen bindend, behoudens bedrog.

Wanneer een goed waarvoor een getaxeerde waarde is bedongen een aanzienlijke waardevermindering ondergaat, kan elke partij het bedrag van de getaxeerde waarde verminderen of een einde maken aan de overeenkomst.

Anders dan voornoemde wetsbepaling vermeldt de hier voorgestelde regeling, naast het geval van bedrog en dat van de aanzienlijke waardevermindering, uitdrukkelijk de hypothese van de klaarblijkelijk overdreven schatting¹⁴².

9.126. De voorgestelde § 4 is analoog aan de artikelen 42 en 43 van de Landverzekeringwet maar kernachtiger geformuleerd.

9.127. De voorgestelde § 5 is mede geïnspireerd door artikel 53 van de Landverzekeringwet¹⁴³.

9.128. De voorgestelde § 6 gaat uit van de toepassing van de evenredigheidsregel ingeval van onderverzekering. Het corresponderende artikel 21 van de Algemene Verzekeringwet expliciteert de evenredigheidsregel in feite niet¹⁴⁴.

In de Landverzekeringwet is analoog bepaald:

Artikel 44. Onderverzekering: evenredigheidsregel.

§ 1. *Indien de waarde van het verzekeraar belang bepaalbaar is en indien het verzekerd bedrag lager is dan die waarde dan is de verzekeraar slechts tot prestatie gehouden naar de verhouding van dat bedrag tot die waarde, tenzij anders is bedongen.*

§ 2. *De Koning kan voor bepaalde risico's de onderverzekering en de toepassing van het evenredigheidsbeginsel beperken of verbieden.*

Conventioneel kan een schaderegeling “op eerste risico” worden bedongen¹⁴⁵.

9.129. De in § 7 opgenomen bepaling inzake de reddingskosten is suppletief, zodat partijen er kunnen van afwijken. De regel wordt niettemin ingeschreven, omdat het gemeen recht aan de verzekerde voor recuperatie van de reddingskosten geen passende rechtsgrond biedt: hoewel de tenlasteneming van de reddingskosten door de verzekeraar geïnspireerd is door de rechtsfiguur van de zaakwaarneming, is in de verzekeringscontext niet aan de toepassingsvoorwaarden van de zaakwaarneming voldaan¹⁴⁶. Een analoge regeling is opgenomen in artikel 52 van de Landverzekeringwet¹⁴⁷ en in artikel 17, tweede lid van de Algemene Verzekeringwet¹⁴⁸.

¹⁴¹ Zie de praktijk in bedrijfsstilstandsdekking: <http://www.assukennis.nl/assurantiebegrippen/I>.

¹⁴² Over dat laatste, zie Fontaine, 462-463, nr. 640.

¹⁴³ Zie nader Fontaine, 455-456, nrs. 627-630.

¹⁴⁴ Vandeputte, 118-119.

¹⁴⁵ Zie daarover o.m. Fontaine, 440, nr. 598.

¹⁴⁶ Over dat laatste, zie kort Fontaine, 252, nr. 310, vn. 763 en de verwijzingen aldaar.

¹⁴⁷ Zie daarover o.m. Fontaine, 251-254, nrs. 310-313.

A) WETTEKST

9.130.

Artikel 9.11. Schaderegeling en indeplaatsstelling

§ 1. Degene die aanspraak maakt op de levering van de verzekeringsprestatie, moet het bewijs leveren van een schadegeval dat binnen de dekking valt.

De verzekeraar moet het bewijs leveren van het feit dat hem van het verlenen van dekking bevrijdt.

§ 2. Het oorzakelijk verband tussen gevaar en schade wordt beoordeeld overeenkomstig de regels inzake buitencontractuele aansprakelijkheid.

§ 3. Ingeval de overeenkomst een zaakverzekering betreft, geschiedt de schaderegeling op grond van hetzij een averijvordering, hetzij, indien bedongen, een verzoek tot abandonnement.

§ 4. In de overeenkomst betreffende een zaakverzekering kan een schaderegeling bij wege van abandonnement worden bedongen.

Het abandonnement kan worden gedaan ingeval van:

1° uitblijven van tijding gedurende negentig dagen vanaf de ontvangst van het laatste bericht van het schip of wanneer dit door een bevoegde overheid als vermist wordt beschouwd;

2° stoffelijk totaal verlies; en

3° economisch totaal verlies.

De in het vorige lid onder het 1° bepaalde termijn bedraagt zestig dagen in geval van uitblijven van tijding betreffende een ander vervoermiddel dan een zee- of binnenschip.

Op straffe van verval moet de verzekerde de verzekeraar om het abandonnement verzoeken uiterlijk zestig dagen na kennisname van het schadegeval.

Het abandonnement moet door de verzekeraar worden aanvaard. Bij stilzwijgen gedurende zestig dagen na het verzoek van de verzekerde wordt de aanvaarding geacht te zijn geschied.

Het aanvaarde abandonnement is ondeelbaar en onherroepelijk en heeft voor gevolg:

1° de overdracht van de eigendom van de verzekerde zaak aan de verzekeraar op het ogenblik waarop het verzoek tot abandonnement is gedaan;

2° het recht van de verzekerde op levering van de volledige verzekeringsprestatie op het ogenblik waarop het abandonnement is aanvaard.

Ingeval het abandonnement niet wordt aanvaard, geschiedt de schaderegeling op grond van een averijvordering.

§ 5. Met het oog op de schaderegeling kan de verzekerde partij goederen in de overeenkomst worden opgedeeld in verschillende onderdelen.

§ 6. In zover de schadevergoeding die verschuldigd is wegens het verlies of de beschadiging van een goed niet geheel gebruikt wordt voor de herstelling of de

¹⁴⁸ Zie daarover reeds *supra*, nr. 9.104.

vervanging van dat goed, wordt zij aangewend voor de betaling van de bevoorrechte of hypothecaire schuldvorderingen, ieder volgens haar rang.

De betaling van de vergoeding aan de verzekerde bevrijdt niettemin de verzekeraar indien de schuldeisers wier voorrecht niet openbaar gemaakt wordt, geen voorafgaand verzet hebben gedaan.

Het eerste en het tweede lid doen geen afbreuk aan de wettelijke voorschriften betreffende de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in bijzondere gevallen.

Geen verweermiddel voortvloeiend uit een feit dat zich na het schadegeval heeft voorgedaan kan door de verzekeraar worden tegengeworpen aan de schuldeiser die op de verzekerde zaak een recht van voorrang heeft.

De verzekeraar kan zich een recht van verhaal tegen de verzekeringnemer of de verzekerde voorbehouden voor het geval hij aan de bevoorrechte schuldeiser een verzekeringsprestatie dient te leveren, die hij krachtens de wet of de vervoerverzekeringsovereenkomst jegens de verzekeringnemer of de verzekerde gerechtigd was te weigeren of te verminderen.

§ 7. De verzekeraar treedt ten belope van de aan de verzekerde of de benadeelde geleverde verzekeringsprestatie in al de rechten van de verzekerde tegenover derden.

De verzekerde is aansprakelijk voor elke daad of verzuim die de rechten van de verzekeraar tegenover derden nadeel toebrengt.

De verzekerde die door de derde slechts gedeeltelijk schadeloos is gesteld kan zijn overblijvende rechten uitoefenen en geniet daarbij voorrang op de verzekeraar overeenkomstig artikel 1252 van het Burgerlijk Wetboek.

B) TOELICHTING

9.131. De in § 1 voorgestelde bewijslastverdelingsregel strookt in wezen met artikel 1315 B.W. en artikel 870 Ger. W. en beoogt rechtsonzekerheid te vermijden¹⁴⁹. Deze suppletieve regeling laat de mogelijkheid van conventionele bewijslastverdelingen onverlet, bijv. vermoedens i.v.m. de zeegevaaren, of een bewijslastomkering via een “alle risico’s”-dekking i.p.v. een “evenementendekking”.

9.132. Wat § 2 betreft weze aangestipt dat in het Belgisch buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht heden de equivalentieregel geldt: de schade wordt geacht in oorzakelijk verband te staan met een gebeurtenis indien de schade zich bij gebreke van die gebeurtenis niet of niet op dezelfde wijze zou hebben voorgedaan. Deze regel geldt zonder twijfel ook in het contractuele aansprakelijkheidsrecht m.b.t. de *secundaire* verbintenissen (het herstel bij equivalent van de door de contractuele wanprestatie berokkende schade), om uit te maken of de berokkende schade in oorzakelijk verband staat met de contractuele wanprestatie¹⁵⁰.

Het is echter niet zonder meer vanzelfsprekend of bij gebreke van uitdrukkelijke wetsbepaling of contractsbeding dienaangaande, de equivalentie ook toepassing vindt op de bepaling van de *primaire* verbintenissen in het contractenrecht, m.n. om uit te maken of een bepaalde gebeurtenis al dan niet de voorwaarde vervult van een voorwaardelijke verbintenis.

Inzake verzekeringsovereenkomsten heeft deze problematiek betrekking op de vraag welk oorzakelijkheidsverband bij schadegeval dient te bestaan tussen het gedekte gevaar en de gedekte schade opdat de verzekeraar tot prestatie gehouden zou zijn. De problematiek krijgt in de

¹⁴⁹ Over de bewijslastregeling in het verzekeringsrecht, zie inz. Fontaine, 284 e.v., nrs. 352 e.v.

¹⁵⁰ Zie o.m. Van Ommeslaghe II, 165, nr. 1096.

literatuur eerder weinig aandacht; doorgaans wordt blijkbaar aangenomen dat de gemeenrechtelijke oorzakelijkheidsleer ook geldt in het verzekeringsrecht¹⁵¹. De verzekeringswetgeving regelt de kwestie in alle geval niet¹⁵².

Daar waar de problematiek in andere rechtsstelsels zoals het Engelse veel aandacht krijgt, werd tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 133) binnen BVZ geen noodzaak aan een wettelijke regeling ontwaard.

Desalniettemin is de voorgestelde regeling van belang, omdat elke insijpeling van de adequatieleer of de *causa proxima*-leer dient te worden vermeden.

9.133. In de voorgestelde § 3 wordt bevestigd dat ingeval de overeenkomst een zaakverzekering betreft, de schaderegeling geschiedt op grond van hetzij een averijvordering, hetzij, voor zover bedongen, een verzoek tot abandonnement. Omtrent de averijvordering is geen nadere wettelijke regeling noodzakelijk en moge ter verduidelijking het hierondervolgende volstaan.

De gekende schadeloosstelling naar evenredigheid is de uitdrukking van de regel der raming, dekking en vergoeding van het verzekerde goed volgens zijn waarde op het ogenblik van het begin van het vervoer (de reis), met abstractie van de waardeschommelingen van de verzekerde goederen gedurende de reis. De evenredigheid bestaat erin dat de verliesfractie (bekomen uit de verhouding tussen de gezonde en de beschadigde waarde op het ogenblik van het schadegeval, c.q. op bestemming) ingevolge schadegeval wordt toegepast op de verzekerde waarde (bij het begin van de reis). Indien de verzekerde goederen ingevolge het schadegeval tijdens de reis dienen verkocht te worden, vormt de bekomen verkoopsopbrengst een factor in de geleden schade. Daarom wordt de door de verzekeraar verschuldigde schadevergoeding in dat geval berekend als zijnde het verschil tussen de verzekerde waarde en de restwaarde. Aldus bepaalt een eventuele waardeschommeling van de goederen tijdens de reis mede de omvang van de schade. Verder komen uiteraard vrijstellingen voor, maar daaromtrent is evenmin een wettelijke regeling nodig. In de praktijk wordt een onderscheid gemaakt tussen de “afgetrokken” vrijstelling (Frans “franchise”, Engels “deductible”) en de “bereikte” (of “Engelse”) vrijstelling (“la franchise atteinte”).

9.134. Artikel 13, derde lid van de Landverzekeringswet bepaalt:

Wanneer de verzekeraar de bedragen die hij in het kader van de uitvoering van de verzekeringsovereenkomst aan de verzekerde of zijn rechthebbende is verschuldigd, niet rechtstreeks aan deze laatsten betaalt, maar via een verzekeringstussenpersoon als bedoeld in artikel 1, 3°, van de wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekerings- en herverzekeringsbemiddeling en de distributie van verzekeringen, bevrijdt enkel de werkelijke ontvangst van deze betaling door de verzekerde of zijn rechthebbende de verzekeraar van zijn verplichtingen.

Dergelijke bepaling is in de voorgestelde regeling niet opgenomen omdat het risico dat de verzekeraar de schadepenningen bevrijdend betaalt aan een niet-gemandateerde tussenpersoon in de vervoerverzekeringsbranche veel geringer is en aan een regeling dan ook geen behoefte lijkt te bestaan.

9.135. De Zeewet bevat een erg uitvoerige regeling betreffende het abandonnement (art. 222-250).

¹⁵¹ Zie Bocken, H. en Boone, I., “Causaliteit in het Belgische recht”, *TPR* 2002, (1625), 1672-1673, nr. 51.

¹⁵² Zie evenwel art. 18 Algemene Verzekeringswet, dat bepaalt dat de verzekeraar niet instaat voor het verlies en de schade die onmiddellijk volgen uit een eigen gebrek van de zaak, tenzij het tegendeel bedongen is.

Het abandonnement is een schaderegeling bij totaal verlies en daarmee gelijkgestelde schadegevallen, waarbij de eigendom van de verzekerde zaak wordt overgedragen aan de verzekeraar en de verzekerde recht heeft op levering van de volledige verzekeringsprestatie.

Ofschoon gelijkaardige schaderegelingen ook voorkomen in andere verzekeringen dan de zee- en binnenvaartverzekering, besteden de Algemene Verzekeringswet en de Landverzekeringwet er geen aandacht aan.

In de praktijk wordt de in de Zeewet opgenomen regeling stelselmatig contractueel terzijde gesteld¹⁵³.

Tijdens de consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 140) kon worden genoteerd dat over de behandeling van deze aangelegenheid in een nieuwe wetgeving m.b.t. de vervoerverzekering geen eensgezindheid bestaat.

In de schoot van de betrokken subcommissie van de BVZ werd het volgende opgetekend:

*Deze vraag raakt volgens vele commissieleden de kern van een eventuele herziening van de zeeverzekering. Er wordt in deze een fundamentele kwestie aangeraakt.
Dient het abandonnement te worden behouden of afgeschaft?
Het abandonnement is een van de oudste instellingen van de zeeverzekering.
De rechtsfiguur van het abandonnement verschaft de Belgische markt ook een competitief voordeel.
Zowel cargo- als casco-verzekeraars wensen echter a priori geen abandonnementregeling waarbij hen geen keuze (accepteren of weigeren) wordt gelaten.
Het abandonnement zoals het nu buiten de wetgeving om in marktclausules of polissen geregeld is – ondermeer in de polis van 2004 - is in feite het resultaat van een compromis tussen verzekeraars en makelaars.
Als er al een artikel van de zeewet dient gewijzigd te worden, dan is het volgens de leden van de Commissie wel degelijk het artikel 239.
Over de richting waarin dit artikel dient gewijzigd te worden, is evenwel binnen de Commissie heel wat discussie gevoerd.
Dit artikel herschrijven in de richting van de huidige bepalingen ter zake in de polis van 2004, strookt niet met het indemniteitsbeginsel.
Uiteindelijk is er eensgezindheid omtrent het antwoord en met name dat artikel 239 dringend dient te worden herschreven waarbij het van primordiaal belang is dat de wet voortaan ook de keuzemogelijkheid voorziet aan de verzekeraar om het abandonnement al dan niet te accepteren.
De concrete invulling van deze wijziging is een zeer complexe materie waarbij in elk geval absolute aandacht moet worden besteed aan het eerbiedigen van het indemniteitsbeginsel.*

BVT nam ter zake het volgende standpunt in:

In feite is dit de belangrijkste vraag i.v.m. een eventuele herziening van het zeeverzekeringsrecht. Onnodig te zeggen dat het abandonnement als rechtsfiguur volledig voorbijgestreefd is en door velen terecht wordt omschreven als een ware “nachtmerrie”. Het is in ieder geval zo dat de cascoverzekeraars het abandonnement steeds uitsluiten. Alle binnenvaartcascopolissen worden uitgegeven “vrij van abandonnement”. Hetzelfde geldt voor de weinige zeecasco die beheerst zou worden door het Belgische recht. Voor de cargoverzekeraars is er sinds 1994 en in de nieuwe Goederenverzekeringspolis van Antwerpen van 20/04/2004 een compromis gevonden waarbij aan de verzekeraar de mogelijkheid

¹⁵³ Zie o.m. Gorrebeeck, J., “Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?”, in LA Huybrechts, (347), 351.

wordt gelaten om het abandonnement al dan niet te aanvaarden. Dit is dus een compromis tussen verzekeraars en makelaars omdat er toen geen consensus werd gevonden over de afschaffing ervan. Alle leden van onze vereniging opteren voor een duidelijke stellingname nl. de afschaffing van het abandonnement, minstens van de automatische eigendomsoverdracht. Het is vrij duidelijk dat de regeling in de één of andere zin van deze rechtsfiguur niet “ex cathedra” kan geschieden. Dit veronderstelt een sereen en onderbouwd debat tussen verzekeraars, makelaars, en rechtsgeleerden. Eén van de mogelijke pistes ter vervanging van het abandonnement zou kunnen zijn de invoering van een verplichting in hoofde van de verzekeraar inzake opruimings-, lichtings-, vernietigings-, bodemsanerings- en watersaneringskosten na een gedekt schadegeval.

Uit deze en ook andere ontvangen reacties blijkt dat vooral de in artikel 239, eerste lid van de Zeewet georganiseerde automatische eigendomsoverdracht aan de verzekeraar bezwaren oproept. Deze bepaling luidt:

Is het abandonnement betekend en aangenomen of bij vonnis geldig verklaard, dan behoren de verzekerde zaken aan de verzekeraar te rekenen van de dag van het abandonnement.

Een nadere overweging van de problematiek dient eerstens te vertrekken van de vaststelling dat de vigerende wettelijke regeling van het abandonnement is uitgewerkt in fundamenteel andere scheepvaarttechnische en -economische omstandigheden dan de huidige. De abandonnementsregeling was gedurende eeuwen een passend antwoord op de problemen verbonden aan het lange wegblijven van zeeschepen zonder nieuws en de daaruit voortvloeiende onzekerheid over het lot van het schip en de behouden terugkeer ervan. In de hedendaagse context, gekenmerkt door voortdurende communicatie met het schip en snelheid van het vervoer, is deze onzekerheid vrijwel geheel weggenomen. Een andere verandering is dat aan de geabandonneerde schepen en ladingen aanzienlijke verplichtingen kunnen vasthangen, bijv. op milieuvlak of i.v.m. wrakkenruiming, zodat de met het abandonnement gepaard gaande eigendomsoverdracht nog bezwaarlijk als een tegemoetkoming aan de verzekeraar kan worden beschouwd¹⁵⁴. In deze omstandigheden valt te begrijpen waarom verzekeraars huiveren voor een wetgeving die toelaat hen de eigendom van schepen of ladingen op te dringen en dat het abandonnement in polisvoorwaarden hetzij wordt uitgesloten, hetzij afhankelijk wordt gesteld van de instemming vanwege de verzekeraar. Een nieuwe wetgeving betreffende de vervoerverzekering dient deze realiteit uiteraard te weerspiegelen.

Een tweede belangrijke overweging is dat in het recht op abandonnement of minstens de automatische eigendomsoverdracht niet meer wordt voorzien in de meeste hedendaagse buitenlandse wetgevingen¹⁵⁵. Het behoud in de Belgische wetgeving van de mogelijkheid om het abandonnement aan de verzekeraar op te dringen zou deze wetgeving doen afwijken van wat heden ten dage internationaal gangbaar lijkt.

Een derde overweging is dat de wettelijke regeling van het abandonnement beperkt is tot de zee- en binnenvaartverzekering, daar waar de rechtsfiguur even goed relevant kan zijn voor andere

¹⁵⁴ Zie over een ander o.m. Dieryck, 183, nr. 260; Gorrebeeck, J., “Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?”, in LA Huybrechts, (347), inz. 348, 349 en 353; Libert, 354-355, nr. 472; Van Gompel, W., “Het abandonnement in de Belgische zeeverzekeringspraktijk”, in LA Roland, 457-466; verder Ponet, 95 e.v.

¹⁵⁵ Zie en vgl. bijv. Section 62 (4) van de Britse *Marine Insurance Act 1906*, art. L172-27 van de Franse *Code des Assurances* en art. 249-250 van het Chinees Maritiem Wetboek; zie nadere rechtsvergelijkende notities in Gorrebeeck, J., “Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?”, in LA Huybrechts, (347), 358-362.

vormen van vervoerverzekering, i.h.b. vervoer over de weg¹⁵⁶. Een wetswijziging in deze zin werd reeds eerder bepleit¹⁵⁷.

Een vierde overweging is dat, zelfs wanneer abandonnement in de wet dient te worden behouden, de vigerende bepalingen van de Zeewet alleszins sterk verouderd zijn. Dit komt o.m. tot uiting in de termijnregelingen (zie bijv. art. 226 van de Zeewet). Ook op dit vlak werd eerder een aanpassing voorgesteld¹⁵⁸.

In het licht van het voorgaande is in de voorgestelde § 4 geopteerd voor een elementaire, uiteraard suppletieve regeling van het abandonnement, die o.m. wordt gekenmerkt door de noodzaak om de mogelijkheid tot abandonnement uitdrukkelijk te bedingen, de mogelijkheid van abandonnement in alle segmenten van de vervoerverzekering, een meer realistische termijn waarbinnen abandonnement kan worden gedaan, het keuzerecht tot aanvaarding van het abandonnement van de verzekeraar en de eerbiediging van het vergoedend beginsel.

Met het vermelde “economisch totaal verlies” wordt het schadegeval bedoeld waarbij de kosten om de verzekerde zaak te herstellen of terug te bekomen haar gezonde waarde evenaren of overtreffen.

Zoals onder het huidige recht, kan de aanvaarding van het abandonnement stilwijgend geschieden¹⁵⁹. Dat een aanvaard abandonnement onherroepelijk is, is eveneens vaststaand vigerend recht¹⁶⁰.

9.136. De voorgestelde § 5 is gewijd aan het seriënbeding, dat niet enkel relevant is bij de toepassing van de vrijstelling maar ook t.a.v. andere aspecten van de schaderegeling, bijv. de toepassing van de abandonnementsregeling.

9.137. In de voorgestelde § 6 is ten behoeve van bevoorrechte en hypothecaire schuldeisers in een zakelijke indeplaatsstelling voorzien.

De eerste drie leden zijn geïnspireerd door de Landverzekeringswet, die ter zake bepaalt:

Artikel 58. Bevoorrechte en hypothecaire schuldeisers.

In zover de schadevergoeding die verschuldigd is wegens het verlies of de beschadiging van een goed niet geheel gebruikt wordt voor de herstelling of de vervanging van dat goed, wordt zij aangewend voor de betaling van de bevoorrechte of hypothecaire schuldvorderingen, ieder volgens haar rang.

De betaling van de vergoeding aan de verzekerde bevrijdt niettemin de verzekeraar indien de schuldeisers wier voorrecht niet openbaar gemaakt wordt, geen voorafgaand verzet hebben gedaan.

Het eerste en het tweede lid doen geen afbreuk aan de wettelijke voorschriften betreffende de rechtstreekse vorderingen tegen de verzekeraar in bijzondere gevallen¹⁶¹.

¹⁵⁶ Zie hierover inz. Dieryck, 184, nr. 261; Fontaine, 413-414, nr. 555 en de verwijzingen aldaar; Gorrebeeck, J., “Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?”, in LA Huybrechts, (347), 351; vgl. voorts bijv. art. 61 van de Spaanse *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*.

¹⁵⁷ Hollenfeltz du Treux, 520.

¹⁵⁸ Hollenfeltz du Treux, 520.

¹⁵⁹ Zie o.m. Buisseret, 161, nr. 481; Jacobs II, 467; Smeesters-Winkelmolen III, 279, nr. 1141.

¹⁶⁰ Zie o.m. De Smet II, 1120, nr. 1041; Smeesters-Winkelmolen III, 279, nr. 1142; vgl. bijv. Beltjens IV, Art. 239, 1013, nrs. 6-7.

¹⁶¹ Zie ook art. 10 Hyp.W., dat luidt:

Onder voorbehoud van artikel 58 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, wordt elke vergoeding die door derden verschuldigd is wegens het tenietgaan, de beschadiging of het waardeverlies van het met voorrecht of hypotheek bezwaarde goed, aangewend voor de betaling van de bevoorrechte of hypothecaire schuldvorderingen, ieder volgens haar rang, indien de derden de vergoeding niet gebruiken voor de herstelling van dit goed.

Vervolgens is een regeling opgenomen welke analoog is aan deze in artikel 66 van de Landverzekeringwet, dat echter alleen geldt voor brandverzekeringen. Alle verweermiddelen gesteund op feiten die het schadegeval voorafgaan blijven dienovereenkomstig tegenstelbaar, waaronder deze berustend op schorsing, opzegging van de dekking, opzettelijk schadegeval en grove fout. Bij toepassing van de basisregel “*nemo plus iuris transferre potest quam ipse habet*” kunnen de schuldeisers tegen de verzekeraar niet meer rechten laten gelden dan de verzekerde zelf.

9.138. De subrogatie van de verzekeraar in de rechten van de verzekerde is thans geregeld in artikel 22 van de Algemene Verzekeringwet en ook in de volgende bepaling van de Landverzekeringwet:

Artikel 41. *Indeplaatsstelling van de verzekeraar.*

De verzekeraar die de schadevergoeding betaald heeft, treedt ten belope van het bedrag van die vergoeding in de rechten en rechtsvorderingen van de verzekerde of de begunstigde tegen de aansprakelijke derden.

Indien, door toedoen van de verzekerde of de begunstigde, de indeplaatsstelling geen gevolg kan hebben ten voordele van de verzekeraar, kan deze van hem de terugbetaling vorderen van de betaalde schadevergoeding in de mate van het geleden nadeel.

De indeplaatsstelling mag de verzekerde of de begunstigde, die slechts gedeeltelijk vergoed is, niet benadelen. In dat geval kan hij zijn rechten uitoefenen voor hetgeen hem nog verschuldigd is, bij voorrang boven de verzekeraar.

De verzekeraar heeft geen verhaal op de bloedverwanten in de rechte opgaande of nederdalende lijn, de echtgenoot en de aanverwanten in de rechte lijn van de verzekerde, noch op de bij hem inwonende personen, zijn gasten en zijn huispersoneel, behoudens kwaad opzet. In geval van kwaad opzet door minderjarigen kan de Koning het recht van verhaal beperken van de verzekeraar die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privé-leven dekt.

De verzekeraar kan evenwel verhaal uitoefenen op de in het vorige lid genoemde personen, voor zover hun aansprakelijkheid daadwerkelijk door een verzekeringsovereenkomst is gedekt.

In de hier voorgestelde § 7 is ten opzichte van het eerste lid van deze laatste bepaling een tekstcorrectie aangebracht: zoals in artikel 22 van de Algemene Verzekeringwet is sprake van een subrogatie in de rechten jegens alle derden en niet slechts tegen de “aansprakelijke” derden¹⁶². Bijgevolg worden niet enkel de gevallen van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de derde beoogd, maar ook de andere gevallen waarin de verzekerde, op een andere rechtsgrond rechten jegens derden geniet.

Wat betreft de samenloop tussen de subrogant (*in casu* de verzekerde) en de gesubrogeerde (*in casu* de verzekeraar) ten overstaan van de derde, zijn theoretisch drie benaderingen mogelijk: voorrang van de subrogant (verzekerde), voorrang van de gesubrogeerde (verzekeraar) of pondspondsgewijze voldoening van hun respectievelijke aanspraken. In het voorgestelde derde lid is gekozen voor de voorrang van de verzekerde. De voorgestelde bepaling heeft betrekking op het geval waarin de verzekerde “slechts gedeeltelijk schadeloos is gesteld”. De uitwerking van de voorrangsregeling in deze bepaling is dus algemeen: zij geldt zowel wanneer de derde de gehele aansprakelijkheidsschuld niet kan delgen ingevolge onvermogenheid¹⁶³ als wanneer de aansprakelijkheidsschuld van de derde jegens de verzekerde wettelijke of contractueel beperkt is (ingevolge vrijstellingen, aansprakelijkheidsbeperkingen naar bedrag of soort van schade, enz.). De verzekerde behoudt zijn rechten jegens de derde niet omdat de door de derde verschuldigde

¹⁶² Zie hierover Fontaine, 433, nr. 587.

¹⁶³ Zie Boone, I., “De beperking van de schadevergoeding door toepassing van een wettelijke vrijstelling: ten koste van de schadelijder of van zijn verzekeraar?”, *AJT* 1999-2000, 467-469.

vergoeding de verzekeringsprestatie overstijgt, maar wel omdat de gemeenrechtelijke schade aan de verzekerde niet volledig vergoed is. Bijgevolg worden ook de gevallen van beperking van de aansprakelijkheid van de derde beoogd. Dit kan geïllustreerd worden door volgend voorbeeld. De ladingsschade bedraagt 100. De ladingverzekeraar vergoedt 80 aan de verzekerde op grond van de ladingverzekering. De vervoerder is op grond van zijn wettelijke aansprakelijkheidsbeperking gehouden tot vergoeding van 50. De verzekerde zal bij voorrang vergoed worden door de vervoerder voor zijn nog niet vergoede schade ten belope van 20. De ladingverzekeraar recupereert 30 vanwege de vervoerder. Anderzijds zal de verzekerde die door zijn zaakverzekeraar in aangenomen waarde werd vergoed met afhouding van een vrijstelling, doch aldus reeds meer bekwaam dan de gemeenrechtelijke schade, geen recht hebben op vergoeding van de ingehouden vrijstelling jegens de derde aansprakelijke¹⁶⁴. De voorgestelde bepaling is niet van dwingend recht, zodat in de vervoerverzekeringsovereenkomst of ter gelegenheid van de schaderegeling de rechtsverhouding in dit opzicht tussen de verzekeraar en de verzekerde conventioneel anders kan worden geregeld.

B.12. ARTIKEL 9.12. VERVAL

A) WETTEKST

9.139.

Artikel 9.12. Verval

§ 1. De verzekeraar is ontheven van zijn verplichting tot levering van de verzekeringsprestatie aan degene die het schadegeval persoonlijk en opzettelijk heeft veroorzaakt.

§ 2. Onverminderd § 1 en artikel 9.5 en behoudens het geval van bedrog, mag in de overeenkomst geen geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie worden bedongen dan wegens niet-nakoming van een bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichting, en mits er een oorzakelijk verband tussen de tekortkoming en het schadegeval bestaat.

B) TOELICHTING

9.140. In verband met het hier voorgestelde wetsartikel dient vooreerst het onderscheid in herinnering te worden gebracht tussen een uitsluiting en een verval van dekking: in het eerste geval heeft de verzekerde nooit dekking genoten en betreft het betreft een afwezigheid van recht; in het tweede geval genoot de verzekerde in beginsel wel dekking voor het schadegeval, doch wordt de dekking hem ontnomen bij wijze van sanctie wegens een tekortkoming; het betreft een verlies van recht¹⁶⁵. De hier voorgestelde regeling betreft het verval. I.v.m. de uitgestrektheid van de dekking weze herinnerd aan het hierboven reeds toegelichte artikel 9.9. Aan een nadere regeling van uitsluitingen werd geen behoefte ontwaard, omdat deze materie in de praktijk wordt beheerst door contractuele regelingen.

9.141. De hier voorgestelde algemene regeling geldt onverminderd de niet-tegenstelbaarheid van de verveermiddelen bepaald in de hieronder toegelichte artikelen 9.13, § 5 en 9.16.

¹⁶⁴ Zie Cass. 2 juni 1999, *TBBR* 2000, 602, met noot Boone, I., “De indeplaatsstelling van de verzekeraar wanneer hij de schade heeft vergoed “tegen aangenomen waarde”, na afhouding van de vrijstelling”.

¹⁶⁵ Zie Fontaine, 279 e.v., nrs. 346 e.v..

9.142. De voorgestelde § 1 is mede geïnspireerd door artikel 16 van de Algemene Verzekeringswet en artikel 8, eerste lid van de Landverzekeringwet. Tijdens de eerste consultatie achtte BVT een op deze laatste bepaling gebaseerde regeling wenselijk.

In tegenstelling tot de situatie bij opzet, kunnen de gevolgen van een geval van grove schuld contractueel worden geregeld, doch steeds binnen de grenzen van de hieronder toegelichte § 2, m.n. voor zover ze in oorzakelijk verband staan met een aan de verzekeraar berokkend nadeel.

9.143. De bijzondere verplichtingen opgelegd aan de verzekeringnemer en de verzekerde kunnen vrij contractueel worden uitgewerkt. Er dient slechts één grote en eenvoudige dwingende regel te worden voorzien, m.n. dat de sanctie slechts kan bestaan in de vergoeding van de door de verzekeraar geleden schade die in causaal verband staat met de niet-naleving van de betrokken verplichting door de verzekeringnemer resp. de verzekerde.

Een regeling in die zin is opgenomen in de Landverzekeringwet, die bepaalt:

Art. 11. Geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie.

In de verzekeringsovereenkomst mag geen geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie bedongen worden dan wegens niet-nakoming van een bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichting, en mits er een oorzakelijk verband bestaat tussen de tekortkoming en het schadegeval.

De Koning kan echter regels vaststellen met betrekking tot het geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie.

In artikel 14 van het Algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 22 februari 1991¹⁶⁶ is bovendien bepaald:

De voorwaarden der overeenkomsten moeten in duidelijke en nauwkeurige bewoordingen opgesteld worden. Ze mogen geen enkele clause bevatten die een inbreuk uitmaakt op de gelijkwaardigheid tussen de verbintenissen van de verzekeraar en die van de verzekeringnemer.

Voormeld voorschrift dient te worden gelezen in samenhang met de conversieregel vervat in artikel 19bis van de Controlewet, die luidt:

Alle clauses en overeenkomsten die niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze wet of van de besluiten en verordeningen ter uitvoering ervan worden geacht vanaf het sluiten van de overeenkomst opgesteld te zijn in overeenstemming met die bepalingen.

De hier in § 2 voorgestelde bepaling wil scheeftrekkingen in het contractevenwicht bestaande in automatische, ongenueanceerde of onredelijke vervalbedingen voorkomen, welke niet in verband staan met het werkelijk door de verzekeraar geleden nadeel en in feite werken als strafbedingen (zogenaamde “alles of niets”-bedingen).

Ook in de verzekering van de grote risico's dient de sanctie op een contractuele tekortkoming uiteraard in verhouding te staan tot de daardoor aan de medecontractant berokkende schade.

Een tempering van sancties die niet in verhouding staan tot de niet-nageleefde *warranty* is overigens ook voorzien in de komende wijziging van de Britse *Marine Insurance Act 1906*¹⁶⁷.

¹⁶⁶ K.B. 22 februari 1991 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen (BS 11 april 1991, zoals gewijzigd).

¹⁶⁷ Zie daarover inz. Clarke, M., “Insurance warranties : the absolute end ?”, *LMCLQ* 2007, 474-493.

Het verval van dekking op grond van lichte fout (zie artikel 205-206 van de Zeewet) geldt dus geenszins van rechtswege, maar moet uitdrukkelijk worden bedongen.

Voor zover aan de in de wettekst gestelde voorwaarden is voldaan, zouden partijen in een geheel of gedeeltelijk verval van het recht op de verzekeringsprestatie kunnen voorzien in geval van onopzettelijke onjuiste of onvolledige mededeling (voorlichting over de kenmerken) van het risico, vrijwillige wezenlijke wijziging van het risico, verzuim van melding van een verzwaring van het risico, wanbetaling van de premie, verzuim van tijdige aangifte van het schadegeval, verzuim de gesteldheid van het schadegeval te bewaren, niet nakoming van de reddingsplicht (verzuim inzake voorkoming en beperking van het schadegeval), of andere grove fout.

De voorgestelde wettekst maakt uitdrukkelijk voorbehoud voor het geval van bedrog. Dit sluit aan bij de regel “fraus omnia corrumpit”. Overigens dient de verzekeraar in dit verband te worden beschermd in— het licht van de internationaliteit van de contractsverhoudingen en de tussenkomst van derden die niet de verzekeringnemer zijn.

In antwoord op het Groenboek (Vraag 134) was binnen BVZ het standpunt ingenomen dat in de Belgische wetgeving geen bepalingen over warranties zonder causaliteit moeten worden opgenomen. Hiermee is rekening gehouden.

9.144. Op te merken valt dat de grond van verval (of nietigheid) betreffende één van de verzekeringsdekkingen niet geldt voor de andere in een combinatiepolis opgenomen dekkingen.

Een combinatiepolis is een polis van een vervoerverzekeringsovereenkomst die onderscheiden dekkingen bevat, in het bijzonder wat de verzekerde, het verzekerd voorwerp of het verzekerd risico betreft.

Voorbeelden van een combinatiepolis zijn de polissen die voorzien in:

- dekking van enerzijds de buitengewone risico's van oorlog, oproer, terrorisme en staking en anderzijds de gewone risico's;
- dekking van enerzijds contractuele en anderzijds extra-contractuele aansprakelijkheid;
- dekking van risico's gelegen op verschillende locaties, bijv. installaties gelegen op verschillende plaatsen;
- aansprakelijkheids- en zaakschadedekking;
- aansprakelijkheids- en rechtsbijstandsdekking;
- de vlootdekking van onderscheiden vervoermiddelen.

B.13. ARTIKEL 9.13. AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

A) WETTEKST

9.145.

Artikel 9.13. Aansprakelijkheidsverzekering

§ 1. Binnen de grenzen van de dekking is de aansprakelijkheidsverzekeraar naast de tenlasteneming van de aansprakelijkheidsschuld gehouden het verweer van de verzekerde tegen de door de benadeelden ingestelde vorderingen tot schadevergoeding waar te nemen.

Wanneer de belangen van de aansprakelijkheidsverzekeraar en van de verzekerde samenvallen, heeft de verzekeraar het recht om in plaats van de verzekerde de vordering tot schadevergoeding van de benadeelden te betwisten dan wel deze te voldoen.

De stellingname door de verzekeraar bindt de verzekerde niet, houdt geen erkenning van diens aansprakelijkheid in en brengt hem ook anderszins geen nadeel toe.

§ 2. De aansprakelijkheidsverzekeraar staat, zelfs boven de dekkingsgrens, in voor:

1° de kosten verbonden aan het verweer tegen de burgerlijke vorderingen van de benadeelden;

2° de op de schadevergoeding verschuldigde intresten.

§ 3. De verzekerde is gehouden tot medewerking aan het verweer van de aansprakelijkheidsverzekeraar tegen de benadeelde, onder meer door:

1° aan de verzekeraar tijdig alle gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken betreffende de aansprakelijkheidsvordering over te maken;

2° in rechte te verschijnen;

3° deel te nemen aan onderzoeksmaatregelen.

§ 4. Binnen de grenzen van de dekking geniet de benadeelde jegens de aansprakelijkheidsverzekeraar een eigen recht op schadevergoeding.

De door de verzekeraar verschuldigde schadevergoeding komt toe aan de benadeelde, met uitsluiting van de overige schuldeisers van de verzekerde.

Ingeval er meer dan één benadeelde is en de totale aan de benadeelden verschuldigde schadevergoeding het door de aansprakelijkheidsverzekeraar gedekte bedrag overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar verhoudingsgewijs verminderd.

De aansprakelijkheidsverzekeraar die vooraleer kennis te krijgen van de aanspraken van andere benadeelden, aan de hem bekende benadeelden verhoudingsgewijs te goeder trouw teveel schadevergoeding heeft uitgekeerd, is slechts gehouden tot beloop van het nog overblijvende deel van het verzekerde bedrag.

§ 5. Ter zake van verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen kunnen de excepties, de vrijstellingen, de nietigheid en het verval van recht die voortvloeien uit de wet of de overeenkomst en hun oorzaak vinden in een feit dat zich voor of na het schadegeval heeft voorgedaan, niet aan de benadeelde worden tegengeworpen.

Indien de nietigverklaring, de opzegging, de beëindiging of de schorsing van de overeenkomst heeft plaatsgehad voordat het schadegeval zich heeft voorgedaan, kan zij echter aan de benadeelde worden tegengeworpen.

Ter zake van andere aansprakelijkheidsverzekeringen kan de verzekeraar slechts de excepties, de nietigheid en het verval van recht voortvloeiend uit de wet of de overeenkomst tegenwerpen aan de benadeelde persoon voor zover deze hun oorzaak vinden in een feit dat het schadegeval voorafgaat.

§ 6. De aansprakelijkheidsverzekeraar kan zich in de overeenkomst een recht van verhaal tegen de verzekeringnemer of de verzekerde voorbehouden voor het geval hij aan de benadeelde een verzekeringsprestatie dient te leveren die hij krachtens de wet of de vervoerverzekeringsovereenkomst jegens de verzekeringnemer respectievelijk de verzekerde gerechtigd was te weigeren of te verminderen.

Op straffe van verval van zijn recht van verhaal moet de aansprakelijkheidsverzekeraar de verzekeringnemer of, in voorkomend geval, de verzekerde die niet de verzekeringnemer

is, kennis geven van zijn voornemen om verhaal in te stellen zodra hij kennis heeft van de feiten waarop het gegrond is.

§ 7. Een rechterlijke uitspraak kan aan de aansprakelijkheidsverzekeraar, de verzekeringnemer, de verzekerde of de benadeelde slechts worden tegengeworpen, indien deze partij is geweest in het geding.

Niettemin kan de rechterlijke uitspraak die is gewezen in het geschil tussen de benadeelde en de verzekerde aan de aansprakelijkheidsverzekeraar worden tegengeworpen indien deze laatste in feite de leiding van het geding heeft waargenomen. De aansprakelijkheidsverzekeraar, de verzekerde en de verzekeringnemer kunnen in het geding dat door de benadeelde of een andere betrokken partij is ingeleid vrijwillig tussenkomen of in gedwongen tussenkomst worden gedagvaard.

Wanneer de vordering tegen de verzekerde is ingesteld voor een strafrechtbank, kan de aansprakelijkheidsverzekeraar vrijwillig tussenkomen of door de verzekerde of door de benadeelde in tussenkomst worden gedagvaard, maar de strafrechter kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

§ 8. Ingeval de overeenkomst een scheidsrechterlijk beding bevat, kan de benadeelde zijn eigen recht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar tevens uitoefenen voor de scheidsrechters.

B) TOELICHTING

9.146. In de hedendaagse visie behoort de verzekeringsdekking van de aansprakelijkheid met betrekking tot vervoerverrichtingen ook tot de transportverzekering. Het hier voorgestelde wetsartikel legt dienaangaande enkele elementaire regels vast.

Vaak wordt uit het oog verloren dat in tegenstelling tot de luiken zaakschadedekking (cargo en casco) in het luik aansprakelijkheidsdekking ook de belangen betrokken zijn van derde benadeelden (bijv. slachtoffers van weg- en spoorverkeersongevallen of van zee-, lucht- en binnenvaartongevallen), die private particulieren kunnen zijn. Gelet op de betrokkenheid van derden, is een wettelijke regeling noodzakelijk¹⁶⁸.

9.147. Bij de redactie van de voorgestelde § 1 is rekening gehouden met die van het corresponderende artikel 79 van de Landverzekeringswet.

9.148. De in § 2 voorgestelde bepaling bevat een bepaling naar analogie met artikel 82 van de Landverzekeringswet 1992: zoniet zou een zelfs onterecht langdurig verweer vanwege de verzekeraar het verzekerd bedrag aantasten, ten nadele van de verzekerde maar vooral ten nadele van de derde benadeelde.

9.149. De voorgestelde § 3 is mede geïnspireerd door de artikelen 80 en 81 van de Landverzekeringswet.

9.150. De in § 4 voorgestelde bepaling voorziet in een eigen recht van de schadelijder tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar. De bedoelde rechtstreekse vordering zal ook gelden tegen P & I Clubs. De Engelse “pay to be paid”-regel zal niet gelden wanneer Belgisch recht het schadegeval beheerst.

¹⁶⁸ Zie in het algemeen reeds *supra*, nr. 9.43.

Krachtens artikel 106 WIPR bepaalt het toepasselijk aansprakelijkheidsrecht ook het rechtstreeks vorderingsrecht van de schadelijder. Luidens artikel 18 van de Rome II-Verordening geniet de derde schadelijder een rechtstreekse vordering indien hierin voorzien is in hetzij de wet toepasselijk op het verzekeringscontract, hetzij de wet toepasselijk op de extra-contractuele aansprakelijkheidsverbinding.

Er bestaat een internationale tendens tot veralgemening van het eigen recht van de schadelijder tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar, ook in het vervoerrecht. Naast de hierboven reeds aangehaalde internationale verdragen¹⁶⁹ stellen o.m. artikel 12.8 van het HNS-Verdrag en art. 12.10 van het Wrakkenruimingsverdrag dergelijk eigen recht in.

Wat het Belgische recht betreft kan worden verwezen naar de veralgemening van de rechtstreekse vordering van de benadeelde door artikel 87 van de Landverzekeringswet¹⁷⁰.

Tijdens de eerste consultatie werd opname in de wet van de rechtstreekse vordering van de benadeelde gevraagd door BVT. Ook eerder werd in die zin gepleit¹⁷¹.

9.151. De paragrafen 5, 6 en 7 zijn deels gebaseerd op die van de artikelen 87, 88 resp. 89 van de Landverzekeringswet. De redactie werd enigszins vereenvoudigd.

9.152. De in § 8 opgenomen bepaling betreffende scheidsrechtspraak beoogt de onverenigbaarheid van het door de wet toegekende eigen recht aan de derde benadeelde met de conventionele aard van de arbitrage (zie artikel 1696*bis* Ger.W.) weg te nemen.

B.14. ARTIKEL 9.14. VERZEKERING VOOR REKENING

A) WETTEKST

9.153.

Artikel 9.14. Verzekering voor rekening

Een vervoerverzekeringsovereenkomst kan worden gesloten ten behoeve van een andere, al dan niet bij naam genoemde verzekerde.

Ook wanneer de verzekerde de dekking nog niet heeft aanvaard, mag de verzekeringnemer de dekking niet herroepen.

B) TOELICHTING

9.154. De voorgestelde bepaling bevat inz. een elementaire wettelijke regeling van de verzekering “voor rekening”, inz. van de in de vervoerverzekering – inz. bij CIF-verkopen – sedert lang gangbare verzekering “voor rekening van wie het behoort” (of “wie het aanbelangt”). Deze laatste vindt in het zeeverzekeringsrecht overigens haar oorsprong.

9.155. Vooraf weze geattendeerd op het onderscheid tussen de verzekering voor rekening van wie het behoort en de verzekering onder een polis aan toonder (al vallen beide kenmerken in de praktijk – zoals in de Zeeverzekeringspolis van Antwerpen van 1859 zowel als in de

¹⁶⁹ Zie *supra*, nr. 9.22.

¹⁷⁰ Voor een algemene situering en commentaar, zie o.m. Fontaine, 487, nr. 688 en 513 e.v., nrs. 740 e.v.

¹⁷¹ Zie Hollenfeltz du Treux, 529.

Goederenverzekeringsspolis van Antwerpen van 2004 – vaak samen)¹⁷². Bij een verzekering voor rekening van wie het behoort blijft de onderschrijver partij bij het contract; in beginsel blijft hij bijv. gehouden tot mededeling van het risico en betaling van de premies¹⁷³. De verzekering aan toonder betreft echter de overdracht van de contractsverhouding, zoals ze in de polis neerligt. Zij maakt het voorwerp uit van het hieronder toegelichte artikel 9.15.

9.156. Er is behoefte aan een elementaire regeling van de (vervoer)verzekering voor rekening (1) omdat de huidige wetgeving ter zake geen raamwerk aanreikt, (2) omdat de verzekering voor rekening van wie het behoort thans noodgedwongen wordt geconstrueerd als een gewoonterechtelijke regel en (3) omdat nog steeds wordt geworsteld met de juridische aard van de figuur¹⁷⁴.

Wat de vigerende wetgeving betreft moet vooreerst worden vastgesteld dat artikel 5 van de Algemene Verzekeringswet, dat in zijn eerste lid bepaalt dat de verzekering voor rekening van een ander kan worden aangegaan “krachtens een algemene of een bijzondere lastgeving, of zelfs zonder lastgeving”, voor de verzekering van wie het behoort naar algemene opvatting geen basis kan bieden¹⁷⁵.

De Landverzekeringswet bevat over de besproken aangelegenheid de volgende regeling:

Artikel 38. Verzekering ten behoeve van een derde.

De verzekering kan worden gesloten ten behoeve van wie het aangaat. In dat geval is de verzekerde hij die in geval van schade aanspraak kan hebben op de vergoeding van schade.

Alle excepties eigen aan de verzekeringsovereenkomst en waarop de verzekeraar zich tegen de verzekeringnemer kan beroepen zijn tegenstelbaar aan de verzekerde, wie het ook zij.

Deze bepaling heeft bij een auteur als Fontaine kritiek uitgelokt. Anders dan het opschrift van de bepaling aangeeft, betreft zij ogenschijnlijk slechts het specifieke geval van de verzekering “ten behoeve van wie het aangaat”. Bovendien is de bepaling ten onrechte opgenomen in het Hoofdstuk van de wet met “Bepalingen eigen aan de verzekeringen tot vergoeding van schade”, terwijl zij relevant is voor alle soorten verzekeringen. Ten slotte bepaalt de wet ten onrechte niet dat de verzekeringnemer het beding ten gunste van de derde verzekerde niet mag herroepen (een recht dat de verzekeringnemer heeft op grond van het gemeen recht inzake het beding ten behoeve van en derde, zoals gebaseerd op art. 1121 B.W.). Het tweede lid draagt dan weer wel de goedkeuring van voormelde auteur weg¹⁷⁶.

Er bestaat controverse over de vraag of de verzekering voor rekening kan worden vastgeknoopt aan een andere bepaling van de Landverzekeringswet, die als volgt luidt:

Artikel 22. Beding ten behoeve van derden.

Partijen kunnen te allen tijde overeenkomen dat een derde, onder de voorwaarden welke zij bepalen, aanspraak kan hebben op de door de verzekering geboden voordelen.

Die derde moet niet aangeduid zijn of zelfs niet verwekt zijn op het ogenblik dat het beding wordt gemaakt, maar hij moet aanwijsbaar zijn op de dag dat de verzekeringsprestaties opeisbaar zijn.

¹⁷² Over het onderscheid, zie inz. Dieryck, 161-163, nrs. 233-234.

¹⁷³ Fontaine, 185, nr. 214.

¹⁷⁴ Zie inz. Dieryck, 153 e.v., nrs. 224 e.v.; vgl. Vandeputte, 63-65.

¹⁷⁵ Zie o.m. Dieryck, 155-156, nr. 227; vgl. voorts o.m. Fontaine, 188, nr. 219, vn. 546; Wouters, J., “De verzekering voor rekening in het verzekeringsrecht van vandaag en morgen”, *De Verz.* 1988, (404), 412, nr. 9 en 413, nr. 10. De in antwoord op het Groenboek (Vraag 131) binnen BVZ gemaakte opmerking dat art. 5 van de Algemene Verzekeringswet voldoening schenkt, kan derhalve bezwaarlijk worden bijgetreden.

¹⁷⁶ Zie Fontaine, 188 e.v., nrs. 219 e.v.; vgl. o.m. Schuermans, 265 e.v., nrs. 355 e.v.

Volgens Fontaine betreft deze bepaling het procédé van de begunstiging, dat van de verzekering voor rekening is te onderscheiden¹⁷⁷.

9.157. In het eerste lid van de hier voorgestelde bepaling wordt principieel bevestigd dat de vervoerverzekering voor rekening mogelijk en rechtmatig is.

In het tweede lid wordt gespecificeerd dat de verzekeringnemer de dekking niet mag herroepen zolang de verzekerde de dekking nog niet heeft aanvaard.

9.158. I.v.m. de inroepbaarheid van excepties wordt verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 9.16.

B.15. ARTIKEL 9.15. VERHANDELING EN INPANDGEVING

A) WETTEKST

9.159.

Artikel 9.15. Verhandeling en inpandgeving

§ 1. De polis en het verzekeringscertificaat kunnen ook aan order en aan toonder worden uitgegeven.

In afwijking van artikel 1325 van het Burgerlijk Wetboek worden zij alsdan opgemaakt in één origineel exemplaar.

In afwijking van artikel 1690 van het Burgerlijk Wetboek kunnen zij worden overgedragen door rugtekening respectievelijk overhandiging.

Behoudens tegenbewijs wordt het verzekerbaar belang vermoed voorhanden te zijn in hoofde van de regelmatig gerugtekende respectievelijk de houder ervan.

§ 2. De verzekeringnemer en de verzekerde kunnen de uit de vervoerverzekeringsovereenkomst voortvloeiende rechten in pand geven.

B) TOELICHTING

9.160. De voorgestelde § 1 bevestigt dat de uitgifte van verhandelbare polissen geldig is in de gehele sector van de vervoerverzekering. Onder het vigerende gemene verzekeringsrecht wordt de geldigheid van polissen aan order en aan toonder bij gebrek aan wettelijke basis betwist, maar wordt erkend dat de praktijk gangbaar is in de zeeverzekering. Aldaar wordt klassiek aangenomen dat in hoofde van de houder van de polis het vereiste verzekerbaar belang voorhanden is¹⁷⁸. De voorgestelde wettekst codificeert deze zienswijze en bevestigt inz. dat de bewijslast ter zake wordt omgekeerd.

Het recht op de verzekeringsprestatie wordt door in de verhandelbare titel geïncorporeerd. De verhandelbare polis is dus in de eerste plaats een middel tot bewijs van de verbintenis van de verzekeraar. Bovendien verschaft hij een vereenvoudigd middel tot overdracht van de

¹⁷⁷ Zie Fontaine, 193-194, nrs. 227-229 en de verwijzingen aldaar; vgl. o.m. Schuermans, 265-266, nr. 356.

¹⁷⁸ Zie en vgl. o.m. Beltjens IV, Art. 191, 874 e.v., nrs. 148 e.v.; Dieryck, 41-42, nr. 70; Fontaine, 366-367, nr. 474; Fredericq, S., "La transmission des obligations en droit des assurances", in X., *La transmission des obligations. Travaux des IX^{es} Journées d'études juridiques Jean Dabin organisées par le Centre de Droit des Obligations*, Brussel / Parijs, Bruylant / L.G.D.J., 1980, (343), 359-360; Vandeputte, 71-72.

schuldvordering jegens de verzekeraar. Ten slotte vormt de verhandelbare polis het legitiemiddel voor de houder of geëndosseerde als schuldeiser van de verzekeraar. Doordat hij bij betaling aan de houder of geëndosseerde van de polis bevrijd is, is de verzekeraar beschermd tegen het gevaar meer dan eens in betaling te worden aangesproken. De problematiek van het verzekerbare belang houdt met de bekommernis meervoudige aanspraken tegen de verzekeraar te voorkomen verband.

9.161. Een verdere regeling i.v.m. de overgang van het verzekerde belang ten gevolge van overlijden van de verzekeringnemer (vgl. art. 46 Landverzekeringswet) en de gevolgen van de overdracht van de verzekerde zaak (vgl. art. 57 Landverzekeringswet en art. 30 Algemene Verzekeringswet) is vooralsnog niet noodzakelijk gebleken. Het moge duidelijk zijn dat de hoedanigheid van verzekerde en de rechten uit de verzekeringsdekking kunnen overgaan:

- van rechtswege, op de algemene rechtsopvolger van de verzekerde, behoudens indien de verzekeringsovereenkomst onder aanzien des persoons werd gesloten;
- op de in de vervoerverzekeringsovereenkomst aangeduide rechtsopvolger ten bijzondere titel;
- met instemming van de verzekeraar en de verzekerde, op elke andere derde.

9.162. De voorgestelde § 2 beoogt de aanwending van de casco- en cargoverzekeringsdekking als kredietinstrument beter te organiseren. In de Landverzekeringswet is de inpandgeving slechts wettelijk geregeld i.v.m. de levensverzekeringsovereenkomsten (art. 117).

Naargelang de vervoerverzekeringsovereenkomst is opgenomen in een niet-verhandelbare polis, een polis aan order of een polis aan toonder, geschiedt de inpandgeving door opstelling van een bijvoegsel, rugtekening respectievelijk overhandiging.

B.16. ARTIKEL 9.16. EXCEPTIES

A) WETTEKST

9.163.

Artikel 9.16. Excepties

Ingeval de verzekering voor rekening is gesloten of de polis of het verzekeringscertificaat aan order of aan toonder is uitgegeven en werd verhandeld, kan de verzekeraar aan de verzekerde te goeder trouw geen excepties tegenwerpen die voortvloeien uit de wet of uit de vervoerverzekeringsovereenkomst en berusten op een tekortkoming van de verzekeringnemer of een eerdere verzekerde.

Ingeval de verzekeraar een verzekeringsprestatie diende te leveren, welke hij krachtens de wet of de overeenkomst jegens de verzekeringnemer of de eerdere verzekerde gerechtigd was te weigeren, heeft hij tegen deze partij een recht van verhaal.

B) TOELICHTING

9.164. Ter bevordering van verzekering voor rekening en de verhandelbaarheid van de polis aan order of aan toonder en het verzekeringscertificaat, beoogt de hier neergelegde niet-tegenwerpelijheid van verweermiddelen aan het recht van de verzekerde een abstract karakter te verlenen. In beperkte mate wordt het recht op de verzekeringsprestatie gedissocieerd van de onderliggende dekkingsverhouding tussen de verzekeraar en de verzekeringnemer. De regeling beoogt de bescherming van de derde te goeder trouw, en in de aansprakelijkheidsverzekering ook de derde schadelijder. Het zou onbillijk zijn dat de verzekeringsdekking zonder uitwerking zou

blijven en de verzekerde en de benadeelde zouden worden gesanctioneerd wegens een tekortkoming van de verzekeringnemer, medecontractant van de verzekeraar. De mogelijkheid een verhaalsrecht te bedingen tegen de verzekeringnemer en het vereiste van goede trouw in hoofde van de verzekerde beschermen de verzekeraar tegen misbruiken.

De regeling wijkt af van die in artikel 38, tweede lid van de Landverzekeringswet.

B.17. ARTIKEL 9.17. MEDEVERZEKERING

A) WETTEKST

9.165.

Artikel 9.17. Medeverzekering

§ 1. Elke verzekerde en benadeelde heeft recht op mededeling door de verzekeraar en de verzekeringnemer van de naam en de zetel en zo nodig de verblijfplaats van alle medeverzekeraars.

§ 2. Ingeval van medeverzekering wordt in de overeenkomst een leidend verzekeraar aangeduid. Bij gebreke daarvan wordt de leidend verzekeraar aangeduid door de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel op eenzijdig verzoekschrift neergelegd door de meest gerede verzekeringnemer, verzekerde, begunstigde of benadeelde. De beschikking wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§ 3. De leidend verzekeraar wordt geacht de lasthebber te zijn van de overige medeverzekeraars voor het ontvangen van de premie en de kennisgevingen en om het nodige te doen om de schadegevallen te regelen, met inbegrip van de bepaling van de oorzaak van het schadegeval en de vaststelling van het bedrag van de schadevergoeding.

§ 4. De leidend verzekeraar kan de andere medeverzekeraars vertegenwoordigen in rechte, als eiser en als verweerder.

§ 5. De verzekeringnemer, de verzekerde, de begunstigde en de benadeelde kunnen aan de leidend verzekeraar alle betekeningen en kennisgevingen doen die betrekking hebben op de rechtsvorderingen uit de overeenkomst tegen de overige medeverzekeraars, die geacht worden tot dat doel woonstkeuze gedaan te hebben bij de leidende verzekeraar.

§ 6. De leidend verzekeraar licht de medeverzekeraars in over de uitvoering van zijn taken.

B) TOELICHTING

9.166. Meer nog dan in andere commerciële en industriële verzekeringen, wordt in de transportverzekering vaak een beroep gedaan op de techniek van de medeverzekering, met tussenkomst van soms talrijke en moeilijk op te sporen medeverzekeraars.

Hoewel tijdens de consultatie aan de hand van het Groenboek (Vragen 121-122) slechts geringe steun werd uitgesproken voor een wettelijke regeling van het statuut van de medeverzekeraars, gingen wel enkele stemmen op om althans de positie van de leidend verzekeraar te regelen.

De Landverzekeringwet bevat ter zake alleszins een uitdrukkelijke regeling, welke luidt als volgt:

Art. 28. Taak van de eerste verzekeraar.

Bij medeverzekering dient een eerste verzekeraar te worden aangewezen in de overeenkomst. Deze wordt geacht de lasthebber te zijn van de overige verzekeraars voor het ontvangen van de kennisgevingen bepaald in de overeenkomst en om het nodige te doen om de schadegevallen te regelen, met inbegrip van de vaststelling van het bedrag van de schadevergoeding.

Dientengevolge kan de verzekerde hem alle betekeningen en kennisgevingen doen, met uitzondering van deze die betrekking hebben op rechtsvorderingen ingesteld tegen de andere medeverzekeraars. Indien er in de overeenkomst geen eerste verzekeraar was aangeduid dan kan de verzekerde om het even wie van de medeverzekeraars als eerste verzekeraar beschouwen voor de toepassing van dit artikel. Niettemin moet de verzekerde zich steeds wenden tot dezelfde medeverzekeraar als eerste verzekeraar.

De hier voorgestelde regeling is enigszins door voormelde bepaling geïnspireerd.

In de Algemene Verzekeringwet wordt alleen op de mogelijkheid van medeverzekering gealludeerd (art. 26).

9.167. Het hier voorgestelde wetsartikel is i.h.b. nodig om de onoverkomelijke moeilijkheden weg te nemen die de verzekeringnemer of de verzekerde vaak ondervindt bij het dagen van de verzekeraars teneinde zijn aanspraken te laten valideren.

9.168. De voorgestelde § 1 is complementair aan het hierboven reeds toegelichte artikel 9.8, § 3.

9.169. Teneinde ook de hypothese van medeverzekering in aansprakelijkheidsverzekering af te dekken, wordt in § 2 de mogelijkheid geopend van een aanduiding van de leidend verzekeraar door de rechtbank. In de regel zal de eerst vermelde medeverzekeraar als leidend verzekeraar kunnen worden beschouwd. De oplossing geboden door artikel 28 van de Landverzekeringwet is in dat opzicht niet doeltreffend, vermits in een schadegeval meer dan één benadeelde betrokken kan zijn en deze benadeelden niet samen of gecoördineerd optreden. De publicatie van de beschikking beoogt belanghebbende derden te informeren, maar heeft op zich geen rechtsgevolg. N.a.v. de later nog te verrichten nadere overweging van de eventuele inpassing van de nieuwe regeling betreffende de vervoerverzekering in een algemene transportwet en de verdere afwerking van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, zal worden nagegaan of de bedoelde publicatie kan gebeuren in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.

9.170. De voorgestelde § 3 is mede door de redactie van het aangehaalde artikel 28, eerste lid van de Landverzekeringwet ingegeven.

9.171. De voorgestelde paragrafen 4 en 5 bevatten een ruimere regeling dan die van het corresponderende artikel 28, tweede lid van de Landverzekeringwet, dat in de rechtsleer te eng wordt geacht¹⁷⁹.

In de voorgestelde regeling zal de leidend verzekeraar optreden als formele procespartij ter vertegenwoordiging in rechte van de materiële procespartijen, als eiser en als verweerder¹⁸⁰. De eiser heeft steeds de keuze om hetzij de leidend verzekeraar, hetzij alle medeverzekeraars te

¹⁷⁹ Zie Fontaine, 566, nr. 816 en de verwijzingen aldaar.

¹⁸⁰ Vgl. hierover reeds Roland, S., "Subrogatie van verzekeraars en tenaamstelling van proceduredocumenten", in LA Tricot, (457), 467 en over de daar gedane suggestie ook Broeckx, K., "Vertegenwoordiging in rechte en naamgeving in het geding", RIV 1994-95, 248), 253, nr. 32.

dagvaardden. Het woordje “kan” duidt dus niet op een keuzerecht voor de leidend verzekeraar om al dan niet als vertegenwoordigende verweerder op te treden.

In dit verband dient ook herinnerd aan artikel 12, § 3 van de Controlewet, dat luidt:

De buitenlandse verzekeringsondernemingen zijn gehouden een algemene lasthebber aan te wijzen die zijn woon- en verblijfplaats in België heeft en een voldoende bevoegdheid bezit om de onderneming tegenover derden te verbinden en haar ten overstaan van de Belgische overheden en rechtscolleges te vertegenwoordigen. Indien de lasthebber een rechtspersoon is, dient deze zijn maatschappelijke zetel in België te hebben en op zijn beurt een natuurlijke persoon aan te wijzen die de hierboven vermelde voorwaarden vervult. In geval van verzaking aan of intrekking van het mandaat of in geval van overlijden van de algemene lasthebber of van de natuurlijke persoon aangeduid om hem te vertegenwoordigen doet de onderneming het nodige opdat de opvolger in functie zou zijn binnen de maand.

Krachtens de artikelen 30^{ter} en artikel 30^{quater} van het Controlereglement¹⁸¹ zijn buitenlandse transportverzekeraars van voormelde wettelijke verplichting vrijgesteld.

Ter verdere vergelijking kan nog worden gewezen op artikel 446 van het ontwerp van nieuwe Spaanse Zeevaartwet¹⁸², dat luidt:

Artículo 446. Abridor del coaseguro.

1. *El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado, salvo pacto en contrario, tanto activa como pasivamente, judicial y extrajudicialmente, para la gestión ordinaria del contrato y para adoptar cualquier decisión frente al asegurado en orden al siniestro y su liquidación, así como para efectuar las reclamaciones contra los terceros responsables del daño o hacer frente a las de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.*
2. *Cada coasegurador está obligado, salvo pacto en contrario, al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva. El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores. Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.*
3. *Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro.*

9.172. Hoofdelijke gehoudenheid van de medeverzekeraars dient niet uitdrukkelijk in de wettekst te worden ingeschreven, maar er ook niet in te worden uitgesloten.

Als handelaars zijn medeverzekeraars van rechtswege solidair gehouden krachtens het handelsgebruik *contra legem* (afwijkend van artikel 1202 B.W.)¹⁸³.

Anderzijds bepaalt de Landverzekeringswet:

Artikel 27. Medeverzekering.

Medeverzekering houdt geen hoofdelijkheid in, tenzij anders is bedongen.

In de praktijk komt de medeverzekering met hoofdelijkheid af en toe voor, maar is zij zeldzaam. De afwezigheid van hoofdelijkheid beantwoordt immers aan de bedoeling van medeverzekering, die de last van een voor een alleenstaand verzekeraar te belangrijk risico beoogt te verdelen¹⁸⁴.

¹⁸¹ K.B. 22 februari 1991 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen (BS 11 april 1991, zoals gewijzigd).

¹⁸² Zie daarover *supra*, nr. 9.29.

¹⁸³ Zie o.m. Schuermans, 25, nr. 29 en de verwijzingen aldaar; Vandeputte, 325.

Er is geen noodzaak gebleken om m.b.t. de vervoerverzekering een expliciete wettelijke regeling in te voeren. Tijdens de eerste consultatie heeft niemand daar ten andere niemand om verzocht¹⁸⁵.

9.173. De voorgestelde § 6 is verantwoord in het licht van het belang dat alle medeverzekeraars hebben bij volledige informatie. Het gaat om een normale taak van de leidend verzekeraar, die aansluit bij het gemeen recht inzake lastgeving (zie art. 1993 B.W. en de informatieplicht van de lasthebber). De leidend verzekeraar moet deze verantwoordelijkheid op zich nemen, zo nodig met medewerking van de door hem gemandateerde verzekeringstussenpersoon. De verzekerde mag alleszins niet het slachtoffer zijn van identificatie –en confidentialiteitsproblemen.

B.18. ARTIKEL 9.18. SAMENLOOP VAN VERZEKERINGEN

A) WETTEKST

9.174.

Artikel 9.18. Samenloop van verzekeringen

§ 1. Wanneer eenzelfde belang verzekerd is bij verscheidene verzekeraars tegen hetzelfde risico, kan de verzekerde of de benadeelde van elke verzekeraar de levering van de verzekeringsprestatie vorderen, binnen de grenzen van hun respectievelijke verplichtingen en ten belope van de vergoeding van de geleden schade waarop hij recht heeft.

Behalve in geval van bedrog, kan geen verzekeraar zich op het bestaan van andere overeenkomsten die hetzelfde risico dekken beroepen om zijn waarborg te weigeren.

§ 2. De last van het schadegeval wordt omgeslagen als volgt:

1° indien de waarde van het verzekeraar belang bepaalbaar is, geschiedt de omslag over de verzekeraars naar evenredigheid van hun respectieve verplichtingen;

2° indien de waarde van het verzekeraar belang niet bepaalbaar is, dragen alle overeenkomsten met een gelijk aandeel bij ten belope van het hoogste bedrag dat door alle overeenkomsten gemeenschappelijk verzekerd is; zonder dat nog rekening wordt gehouden met de overeenkomsten waarvan de daadwerkelijke dekking met dat bedrag overeenkomt, wordt het overblijvende gedeelte van de schadevergoeding op dezelfde wijze verdeeld. Die verdelingstechniek wordt telkens herhaald totdat de schade geheel is vergoed of totdat is voldaan aan de dekkingen die door de gezamenlijke overeenkomsten daadwerkelijk worden verleend;

3° indien een of meer verzekeraars niet in staat zijn hun aandeel geheel of gedeeltelijk te betalen, wordt dit over de andere verzekeraars omgeslagen op de wijze bepaald in het 2°, evenwel zonder dat de door ieder van hen verzekerde som wordt overschreden.

Indien een of meer verzekeraars niet in staat zijn hun aandeel geheel of gedeeltelijk te betalen, hebben de andere verzekeraars op hen een recht van verhaal in verhouding tot de bijkomende laste die zij gedragen hebben.

§ 3. De samenlopende verzekeringsovereenkomst naar vreemd recht kan slechts aanspraak op bijdrage scheppen op voorwaarde van wederkerigheid.

¹⁸⁴ Fontaine, 563, nr. 812.

¹⁸⁵ Dit laatste geldt overigens ook i.v.m. het procesrechtelijk mandaat van de verzekeringsagent.

B) TOELICHTING

9.175. De voorgestelde bepaling regelt de samenloop of pluraliteit van verzekeringen¹⁸⁶.

Momenteel is de materie in de Algemene Verzekeringswet fundamenteel anders geregeld dan in de Landverzekeringswet.

De Algemene Verzekeringswet bevat ter zake de volgende regeling:

Artikel 12

De verzekerde zaken waarvan de volle waarde reeds door een verzekering gedekt is, kunnen niet een tweede maal tegen dezelfde risico's worden verzekerd ten voordele van dezelfde persoon.

Wanneer door de eerste overeenkomst niet de volle waarde verzekerd is, zijn de verzekeraars die de volgende overeenkomsten hebben getekend, verbonden voor het meerdere, in de volgorde van dagtekening van de overeenkomsten.

Alle verzekeringen die dezelfde dag zijn aangegaan, worden geacht tegelijkertijd te zijn gesloten.

Artikel 13

Het gehele of gedeeltelijke verlies wordt over de onderscheiden verzekeringen omgeslagen, naar evenredigheid van de bedragen waarvoor ze gesloten zijn ingeval ze van dezelfde datum zijn, of naar evenredigheid van de waarde waarvoor ieder moet instaan ingeval ze van verschillende datum zijn.

Artikel 14

Achtereenvolgende verzekeringen van dezelfde waarden tegen dezelfde risico's en ten voordele van dezelfde personen hebben nochtans gevolg:

1° wanneer zij zijn aangegaan met instemming van elk van de verzekeraars;

het verlies wordt in dat geval omgeslagen alsof beide verzekeringen tegelijkertijd waren gesloten;

2° wanneer de verzekerde de eerste verzekeraar ontslaat van elke verbintenis voor de toekomst, onverminderd zijn eigen verbintenissen.

De afstand moet in het laatstbedoelde geval ter kennis worden gebracht van de verzekeraar en op straffe van nietigheid in de nieuwe polis vermeld worden.

De Landverzekeringswet bevat de volgende regeling:

Art. 45. Verdeling van de last van het schadegeval in geval van samenloop van verzekeringen.

§ 1. *Wanneer een zelfde belang is verzekerd bij verscheidene verzekeraars tegen hetzelfde risico, kan de verzekerde, in geval van schade, van elke verzekeraar schadevergoeding vorderen binnen de grenzen van ieders verplichtingen en ten belope van de vergoeding waarop hij recht heeft.*

Behalve in geval van fraude, kan geen verzekeraar zich beroepen op het bestaan van andere overeenkomsten die hetzelfde risico dekken om zijn waarborg te weigeren.

§ 2. *Tenzij de verzekeraars een andere verdeelsleutel bedongen hebben, wordt de last van het schadegeval omgeslagen als volgt :*

1° indien de waarde van het verzekeraar belang bepaalbaar is, geschiedt de omslag over de verzekeraars naar evenredigheid van hun respectieve verplichtingen;

2° indien de waarde van het verzekeraar belang niet bepaalbaar is, dragen alle overeenkomsten met een gelijk aandeel bij ten belope van het hoogste bedrag dat door alle overeenkomsten gemeenschappelijk verzekerd is; zonder dat nog rekening wordt gehouden met de overeenkomsten waarvan de daadwerkelijke

¹⁸⁶ Over deze materie, zie en vgl. o.m. Fontaine, 418 e.v., nrs. 566 e.v.; Hendrikse, M.L., "Samenloop van zeeverzekeringen in rechtsvergelijkend perspectief", in LA Huybrechts, 365-388; Schuermans, 671 e.v.; Vandeputte, 156 e.v.

dekking met dat bedrag overeenkomt, wordt het overblijvende gedeelte van de schadevergoeding op dezelfde wijze verdeeld. Die verdelingstechniek wordt telkens herhaald totdat de schade geheel is vergoed of totdat is voldaan aan de dekkingen die door de gezamenlijke overeenkomsten daadwerkelijk worden verleend;

3° Indien een of meer verzekeraars niet in staat zijn hun aandeel geheel of gedeeltelijk te betalen, wordt dit over de andere verzekeraars omgeslagen op de wijze bepaald in het 2°, evenwel zonder dat de door ieder van hen verzekerde som wordt overschreden.

§ 3. Indien een of meer verzekeraars niet in staat zijn hun aandeel geheel of gedeeltelijk te betalen, hebben de andere verzekeraars op hen een recht van verhaal in verhouding tot de bijkomende laste die zij gedragen hebben.

De Landverzekeringswet heeft de positie van de verzekerde aanzienlijk verbeterd. Hij kan van elke verzekeraar schadevergoeding vorderen, binnen de grenzen van ieders verplichtingen en ten belope van de vergoeding waarop hij recht heeft. De onderscheiden verzekeraars zijn jegens de verzekerde gehouden *in solidum*. Het nieuwe stelsel gaat ook in de tegen de “mits niet elders gedekt” of “subsidiariteits”-bedingen, luidens welke de waarborg slechts verschuldigd is bij gebreke van dekking door een andere verzekeraar. De in § 2 neergelegde omslagregeling is suppletief, zodat de verzekeraars er kunnen van afwijken (wat zij in de praktijk ook doen).

9.176. Tijdens de consultatie op grond van het Groenboek (Vraag 118) kon geen duidelijke of unanieme visie worden genoteerd over de keuze tussen het stelsel van de Algemene Verzekeringswet, waarin de chronologie van de samenlopende verzekeringen determinerend is en de oudste polis de hele schadelast draagt, en dat van de Landverzekeringswet, waarin alle verzekeraars kunnen worden aangesproken en tussen deze laatste een proportionaliteit geldt.

In eerder rechtsleer werd, wegens de superioriteit van de oude Antwerpse Zeeverzekeringspolis, gepleit voor behoud van het oude stelsel¹⁸⁷.

In de schoot van BVZ werd de praktische relevantie van de problematiek erkend en werd o.m. gesuggereerd dat een positie zou worden ingenomen op basis van verder rechtsvergelijkend onderzoek.

9.177. Een summiere rechtsvergelijkende verkenning geeft aan dat het proportionele regime wijd verbreid is¹⁸⁸.

In dezelfde lijn is in het *Restatement of European Insurance Contract Law* de volgende regeling voorgesteld:

Artikel 8:104

Meervoudige verzekering

(1) Indien hetzelfde belang bij meer dan één verzekeraar afzonderlijk is verzekerd, is de verzekerde gerechtigd een vordering in te stellen jegens elk der verzekeraars of meerdere verzekeraars tot het bedrag benodigd om alle schade die de verzekerde werkelijk heeft geleden te vergoeden.

(2) De verzekeraar tegen wie een vordering is ingesteld, is tot uitkering gehouden tot het beloop van de verzekerde som onder de polis, alsmede tot vergoeding van de bereddingskosten, onverminderd het recht elke andere verzekeraar aan te spreken.

(3) Tussen verzekeraars onderling staan de verplichtingen en rechten als bedoeld in lid 1 in verhouding tot de bedragen waarvoor zij afzonderlijk jegens de verzekerde aansprakelijk zijn.

¹⁸⁷ Zie Hollenfeltz du Treux, 526-528.

¹⁸⁸ Zie en vgl. Section 80 van de Britse *Marine Insurance Act 1906*, art. L172-30 van de Franse *Code des assurances*, art. 7:961 NBW; § 78 van het Duitse *Versicherungsvertragsgesetz*.

9.178. In het licht van het voorgaande is in de voorgestelde wettekst geopteerd voor een overname van de regeling van de Landverzekeringswet.

Hiervoor bestaan twee redenen.

Ten eerste lijkt deze regeling zoals gezien het best aan te sluiten bij wat internationaal en Europees gangbaar is.

Ten tweede voorkomt een alignering op de Landverzekeringswet problemen zowel bij samenloop tussen landverzekeringen en transportverzekeringen als bij grensoverschrijdende samenloop tussen verzekeringsdekkingen ter zake waarvan buitenlands recht geldt.

9.179. Het in § 3 neergelegde reciprociteitsvereiste wordt voorgesteld naar het voorbeeld van § 78 (2), tweede zin van het Duitse *Versicherungsvertragsgesetz*, waarin is bepaald:

Ist auf eine der Versicherungen ausländisches Recht anzuwenden, kann der Versicherer, für den das ausländische Recht gilt, gegen den anderen Versicherer einen Anspruch auf Ausgleichung nur geltend machen, wenn er selbst nach dem für ihn maßgeblichen Recht zur Ausgleichung verpflichtet ist.

B.19. ARTIKEL 9.19. FAILLISSEMENT VAN DE VERZEKERINGNEMER

A) WETTEKST

9.180.

Artikel 9.19. Faillissement van de verzekeringnemer

Ingeval van faillissement van de verzekeringnemer geldt de verzekeringsdekking ten voordele van de failliete massa, die instaat voor de betaling van de na faillietverklaring vervallen premies.

B) TOELICHTING

9.181. I.v.m. faillissement dient eerstens rekening te worden gehouden met de artikelen 48/2 e.v. van de Controlewet. Artikel 29 van de Algemene Verzekeringswet is niet in de Landverzekeringswet overgenomen en lijkt dan ook onnodig. De hier voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 32, eerste lid en ook artikel 59 van de Landverzekeringswet.

B.20. ARTIKEL 9.20. VERJARING

A) WETTEKST

9.182.

Artikel 9.20. Verjaring

§ 1. De verjaringstermijn voor elke rechtsovereenkomst voortvloeiend uit een verzekeringsovereenkomst bedraagt drie jaar.

De termijn begint te lopen vanaf de dag van het voorval dat het vorderingsrecht doet ontstaan. Wanneer degene aan wie de rechtsovereenkomst toekomt, bewijst dat hij pas op een

later tijdstip van het voorval kennis heeft gekregen, begint de termijn te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval drie jaar na het voorval, behoudens bedrog.

In de aansprakelijkheidsverzekering begint de termijn, wat de regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar betreft, te lopen vanaf het instellen van de rechtsvordering door de benadeelde, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadeloosstelling dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwaring van de schade of van het ontslaan van een nieuwe schade.

§ 2. Onder voorbehoud van bijzondere wettelijke bepalingen, verjaart de vordering die voortvloeit uit het eigen recht dat de benadeelde tegen de verzekeraar heeft krachtens artikel 9.13, § 4 door verloop van vijf jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

Indien de benadeelde evenwel bewijst dat hij pas op een later tijdstip kennis heeft gekregen van zijn recht tegen de verzekeraar, begint de termijn pas te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval na verloop van tien jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

§ 3. De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde verjaart door verloop van drie jaar, te rekenen vanaf de dag van de betaling door de verzekeraar, behoudens bedrog.

§ 4. De verjaring loopt tegen minderjarigen, onbekwaamverklaarden en andere onbekwamen, behalve wat de vordering bedoeld in artikel 9.20, § 2, betreft.

§ 5. De verjaring loopt niet tegen de verzekerde, de begunstigde of de benadeelde die zich door overmacht in de onmogelijkheid bevindt om binnen de voorgeschreven termijn op te treden.

§ 6. Indien het schadegeval tijdig is aangemeld, wordt de verjaring gestuit tot op het ogenblik dat de verzekeraar aan de wederpartij schriftelijk kennis heeft gegeven van zijn beslissing.

§ 7. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekerde tot gevolg.

§ 8. De verjaring van de vordering bedoeld in artikel 9.20, § 2, wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis krijgt van de wil van de benadeelde om een vergoeding te bekomen voor de door hem geleden schade. De stuiting eindigt op het ogenblik dat de verzekeraar aan de benadeelde schriftelijk kennis geeft van zijn beslissing om te vergoeden of van zijn weigering.

B) TOELICHTING

9.183. Het is evident dat in de nieuwe wettelijke regeling bepalingen worden opgenomen over de verjaring. Zulks werd gesuggereerd in het Groenboek (Vraag 143), en daarop werd principieel instemmend gereageerd door BVZ zowel als BVT.

Thans wordt de verjaring beheerst door artikel 32 van de Algemene Verzekeringwet, dat bepaalt dat elke rechtsvordering die uit een verzekeringspolis ontstaat, verjaart door verloop van drie jaren, te rekenen van de gebeurtenis waarop ze gegrond is en dat, in geval van regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar, de termijn eerst loopt vanaf het instellen van de rechtsvordering door de getroffene, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadeloosstelling dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwarende van de schade of van het ontstaan van nieuwe schade.

In de Landverzekeringwet is een veel uitvoeriger regeling opgenomen, welke luidt als volgt:

Artikel 34. Verjaringstermijn.

§ 1. De verjaringstermijn voor elke rechtsvordering voortvloeiend uit een verzekeringsovereenkomst bedraagt drie jaar. In de levensverzekering bedraagt de termijn dertig jaar voor wat betreft de rechtsvordering aangaande de reserve die op de datum van opzegging of op de einddatum gevoerd is door de betaalde premies, onder aftrek van de verbruikte sommen.

De termijn begint te lopen vanaf de dag van het voorval dat het vorderingsrecht doet ontstaan. Wanneer degene aan wie de rechtsvordering toekomt, bewijst dat hij past op een later tijdstip van het voorval kennis heeft gekregen, begint de termijn te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval vijf jaar na het voorval, behoudens bedrog.

In de aansprakelijkheidsverzekering begint de termijn, wat de regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar betreft, te lopen vanaf het instellen van de rechtsvordering door de benadeelde, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadeloosstelling dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwarende van de schade of van het ontstaan van een nieuwe schade.

In de persoonsverzekering begint de termijn, wat de rechtsvordering van de begunstigde betreft, te lopen vanaf de dag waarop deze tegelijk kennis heeft van het bestaan van de overeenkomst, van zijn hoedanigheid van begunstigde en van het voorval dat de verzekeringsprestaties opeisbaar doet worden.

§ 2. Onder voorbehoud van bijzondere wettelijke bepalingen, verjaart de vordering die voortvloeit uit het eigen recht dat de benadeelde tegen de verzekeraar heeft krachtens artikel 86 door verloop van vijf jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

Indien de benadeelde evenwel bewijst dat hij pas op een later tijdstip kennis heeft gekregen van zijn recht tegen de verzekeraar, begint de termijn pas te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval na verloop van tien jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

§ 3. De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde verjaart door verloop van drie jaar, te rekenen vanaf de dag van de betaling door de verzekeraar, behoudens bedrog.

Artikel 35. Schorsing en stuiting van de verjaring.

§ 1. De verjaring loopt tegen minderjarigen, onbekwaamverklaarden en andere onbekwamen, behalve wat de vordering bedoeld in artikel 34, § 2, betreft.

§ 2. De verjaring loopt niet tegen de verzekerde, de begunstigde of de benadeelde die zich door overmacht in de onmogelijkheid bevindt om binnen de voorgeschreven termijn op te treden.

§ 3. Indien het schadegeval tijdig is aangemeld, wordt de verjaring gestuit tot op het ogenblik dat de verzekeraar aan de wederpartij schriftelijk kennis heeft gegeven van zijn beslissing.

§ 3bis. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekerde tot gevolg.

§ 4. De verjaring van de vordering bedoeld in artikel 34, § 2, wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis krijgt van de wil van de benadeelde om een vergoeding te bekomen voor de door hem geleden schade. De stuiting eindigt op het ogenblik dat de verzekeraar aan de benadeelde schriftelijk kennis geeft van zijn beslissing om te vergoeden of van zijn weigering.

Deze laatste bepalingen zijn in de hier voorgestelde bepalingen overgenomen (met weglating van de hier irrelevante regelingen betreffende de levens- en persoonsverzekeringen en met invoering, in § 1, tweede lid, met het oog op consistentie en efficiëntie, van een drie- i.p.v. een vijfjarige termijn).

Met het oog op de gelijke behandeling van de land- en vervoerverzekeringen is het principe van de driejarige verjaringstermijn behouden. Hiermee wordt afgestapt van het streven naar een uniforme tweejarige verjaringstermijn in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek¹⁸⁹.

Uiteraard zijn de hier voorgestelde verjaringstermijnen niet van dwingend recht en kunnen zij dus conventioneel worden verkort, maar een conventionele verlenging zou strijdig zijn met artikel 2220 B.W., dat verbiedt op voorhand in de overeenkomst van de verjaring afstand te doen.

Aangezien de verjaringsregeling van de rechtstreekse vordering de verhouding betreft met derden niet-medecontractanten, wordt zij in artikel 9.4 van dwingend recht verklaard.

B.21. ARTIKEL 9.21. SLOTBEPALINGEN

A) WETTEKST

9.184.

Artikel 9.21. Slotbepalingen

§ 1. Artikel 3 van Titel X van Boek I van het Wetboek van Koophandel wordt vervangen als volgt: “De bepalingen van deze titel zijn niet van toepassing op de verzekeringen die worden beheerst door:

1° de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst;

2° [XX]”.

§ 2. In artikel 20, 9° van Titel XVIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek worden de woorden “de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst” vervangen door de woorden “waarop noch de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, noch [XX] van toepassing is”.

§ 3. In artikel 2, § 1 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst wordt het tweede lid vervangen als volgt: “Zij is niet van toepassing op de herverzekering noch op de verzekeringen die worden beheerst door [...]”.

§ 4. Worden opgeheven:

1° Titel VI van Boek II van het Wetboek van Koophandel;

2° de artikelen 276 en 277 van Titel X van hetzelfde Boek.

B) TOELICHTING

9.185. De voorgestelde bepaling brengt de vigerende wetgeving met de hier voorgestelde nieuwe regeling in overeenstemming.

¹⁸⁹ Zie daarover Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

Mogelijk wordt zij later geïntegreerd in de bij het Belgisch Scheepvaartwetboek horende Invoeringswet¹⁹⁰. De aanduiding “[XX]” zal worden ingevuld met vermelding van het opschrift van de nieuwe regeling (hetzij een nieuwe algemene wet over vervoer, hetzij een afzonderlijke transportverzekeringswet).

9.186. Een overgangsregeling lijkt niet vereist: de nieuwe wettelijke regeling zal vanaf haar inwerkingtreding onmiddellijk toepassing vinden op nieuwe overeenkomsten. T.a.v. bestaande overeenkomsten heeft de wet eerbiedigende werking (niet-terugwerkende kracht: zie artikel 2 B.W.). Dit laatste geldt niet voor bepalingen van openbare orde. Er lijken echter geen bepalingen van openbare orde te worden ingevoerd, waarvan de inhoud niet reeds is terug te vinden in bestaand recht, noch worden bestaande regels van openbare orde opgeheven.

9.187. Er is geen nood aan strafbepalingen. Het voorbeeld van artikel 139 van de Landverzekeringswet verdient hier geen navolging.

¹⁹⁰ Zie daarover Blauwboek 1, 146-147, nrs. 1.171-1.173.

C. WETTEKST (ZONDER TOELICHTING)

Artikel 9.1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “vervoerverzekeringsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een partij, verzekeraar genoemd, zich er tegen betaling van een premie tegenover een andere partij, verzekeringnemer genoemd, toe verbindt bij de verwezenlijking van een vervoerrisico een verzekeringsprestatie te leveren, met inbegrip van de overeenkomst van onderlinge verzekering tegen vervoerrisico’s doch met uitsluiting van de overeenkomst betreffende de herverzekering van vervoerrisico’s;

2° “verzekeringnemer”: degene die de vervoerverzekeringsovereenkomst sluit met de verzekeraar;

3° “premie”: iedere vorm van vergoeding door de verzekeraar bedongen als tegenprestatie voor zijn verbintenissen;

4° “vervoerrisico”: een onzeker schadeverwekkend voorval dat kenmerkend is voor een vervoer of een vervoergerelateerde activiteit;

5° “vervoer”: de verplaatsing van personen of goederen over of onder water, over de weg, over het spoor, door de lucht, door de ruimte, door pijpleidingen of door meer dan één van voornoemde middelen, met inbegrip van het desbetreffende verkeer en ongeacht of zij geschiedt:

- a. voor eigen rekening dan wel in opdracht van een ander;
- b. om niet dan wel tegen vergoeding;

6° “vervoergerelateerde activiteiten”:

- a. de behandeling en de opslag van goederen in het raam van een vervoer;
- b. de dienstverlening door hulp- en tussenpersonen in het vervoer;
- c. de plezier- en de sportvaart op, over of onder water en door de lucht;
- d. de bouw en de herstelling van voertuigen, met uitzondering van wegvoertuigen;
- e. de bouw en de herstelling van vervoercontainers;
- f. de zeevisserij;
- g. het gebruik en de exploitatie van woonboten en drijvende woongelegenheden;
- h. het beheer en de exploitatie van zee-, binnen- en luchthavens;
- i. het beheer en de exploitatie van waterbouwkundige werken zoals pontons, aanlegsteigers, boorplatformen, onderzeese kabels en windmolenparken;
- j. kweken en teelten in voortdurend aan getijden blootgestelde wateren;

7° “verzekeringsprestatie”: de ter uitvoering van de vervoerverzekeringsovereenkomst door de verzekeraar te verrichten betaling of te verstrekken dienst;

8° “verzekerde”: degene die door de vervoerverzekeringsovereenkomst is gedekt tegen vermogensschade;

9° “benadeelde”: in een aansprakelijkheidsverzekering, degene die schade heeft geleden waarvoor de verzekerde aansprakelijk is;

10° “persoonsverzekering”: een verzekering waarbij de verzekeringsprestatie of de premie afhankelijk is van een onzeker voorval dat iemands leven, fysische integriteit of gezinstoestand aantast;

11° “verzekerbare belang”: elk in geld waardeerbaar belang in hoofde van de verzekerde dat het gedekte vervoerrisico zich niet verwezenlijkt;

12° “verzekeringscertificaat”: het eenzijdig geschrift afgeleverd door de verzekeraar strekkend tot bewijs van zijn verbintenis tot dekking van een welbepaald vervoerrisico.

Artikel 9.2. Toepassingsgebied

§ 1. Deze wet is van toepassing op vervoerverzekeringsovereenkomsten.

§ 2. In afwijking van § 1, is deze wet niet van toepassing op de overeenkomsten:

1° betreffende een persoonsverzekering tegen een vervoerrisico;

2° tot verzekering tegen de risico's die kenmerkend zijn voor het vervoer van reisgoed en de verhuizing welke uitsluitend over de weg plaatsgrijpen;

3° tot verzekering van zaakschade aan wegvoertuigen;

4° tot verzekering van aansprakelijkheid welke wordt beheerst door de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

5° tot verzekering van de rechtsbijstand in verband met het wegverkeer.

§ 3. Na advies van de Commissie Maritiem Recht en de Commissie voor Verzekeringen kan de Koning:

1° de begrippen vervoerrisico, vervoer en vervoergerelateerde activiteiten nader omschrijven;

2° op voorwaarde dat de betrokken risico's verband houden met vervoer of aanverwante activiteiten en de maatregel bijdraagt tot de versterking van het concurrentievermogen van de Belgische vervoerverzekeringsmarkt en niet leidt tot een ongerechtvaardigde behandeling van niet beroeps- of bedrijfsmatig handelende partijen, in het bijzonder consumenten, het toepassingsgebied van één of meer bepalingen van deze wet uitbreiden tot door Hem aangeduide verzekeringsovereenkomsten;

3° op voorwaarde dat de maatregel niet leidt tot een ongerechtvaardigde verzwakking van het concurrentievermogen van de Belgische vervoerverzekeringsmarkt en bijdraagt tot een betere behandeling van niet beroeps- of bedrijfsmatig handelende partijen, in het bijzonder consumenten, één of meer bepalingen van deze Wet buiten toepassing verklaren voor door Hem aangeduide verzekeringsovereenkomsten.

Artikel 9.3. Andere regelgeving

§ 1. Deze Wet doet geen afbreuk aan bijzondere bepalingen betreffende vervoerverzekeringsovereenkomsten.

§ 2. Op de overeenkomsten en aangelegenheden die door deze Wet worden beheerst is de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst niet van toepassing.

Artikel 9.4. Afwijkende bedingen

Nietig zijn bedingen die afwijken van de artikelen 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, § 1, eerste lid, § 2 en § 3, 9.9, § 4, tweede lid en § 6, 9.10, § 1, 9.12, 9.13, §2, §4, §5, §7 en §8, 9.16, 9.17, 9.18, § 1 en § 3, 9.19 en, wat de benadeelde betreft, 9.20.

Artikel 9.5. Nietigheid van de overeenkomst

§ 1. Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten zonder dat in hoofde van de verzekerde een verzekeraar belang voorhanden is.

Het volstaat dat het verzekeraar belang voorhanden is op het ogenblik waarop aanspraak wordt gemaakt op de verzekeringsprestatie.

§ 2. Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten met het oog op de dekking van een vervoerrisico waarvan de verzekeraar of de verzekeringnemer wist dat het niet bestond of zich reeds had verwezenlijkt.

§ 3. Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst bij het sluiten waarvan de verzekeringnemer de verzekeraar met het oog op de beoordeling van het risico misleidt door het opzettelijk verzwijgen of onjuist mededelen van gegevens.

De verzekeraar heeft recht op de premies die vervallen zijn op het ogenblik waarop hij van de verzwijging of onjuiste mededeling kennis heeft gekregen.

Artikel 9.6. Bewijs van de overeenkomst

Onverminderd de regelgeving betreffende de elektronische bewijsmiddelen en onder voorbehoud van de bekentenis en de eed worden de vervoerverzekeringsovereenkomst en de wijziging ervan tussen partijen, ongeacht het bedrag van de verbintenissen, bewezen door geschrift.

Tegen en boven de inhoud van het geschrift is geen enkel bewijs door getuigen of door vermoedens toegelaten.

Een begin van bewijs door geschrift uitgaand van de partij tegen wie het wordt aangevoerd, mag door getuigen of vermoedens worden aangevuld.

Artikel 9.7. Rechten en plichten van partijen

De verzekeringnemer moet tijdig het risico en de wijziging ervan mededelen, de premie betalen, het schadegeval melden en de schade zo mogelijk voorkomen of beperken.

De verzekeraar moet tijdig de verzekeringsprestatie leveren.

Artikel 9.8. Premie

§ 1. De premie is een haalschuld.

§ 2. Wanneer de premie niet rechtstreeks aan de verzekeraar wordt betaald, is de premiebetaling aan een derde bevrijdend indien deze de betaling vordert en hij voor de inning van die premie klaarblijkelijk als lasthebber van de verzekeraar optreedt.

§ 3. Ingeval van medeverzekering kan de premie geldig worden betaald aan de leidend verzekeraar.

§ 4. In afwijking van artikel 9.16, kan de verzekeraar de door de verzekeringnemer onbetaalde premie niet verhalen op de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, tenzij bij wijze van schuldvergelijking met de verzekeringsprestatie voor het risico waarop de onbetaalde premie betrekking heeft.

§ 5. De verzekeraar heeft op de verzekerde zaak een voorrecht voor de onbetaalde premie die betrekking heeft op de periode waarin de verzekeraar het vervoerrisico daadwerkelijk heeft gedekt.

Ongeacht de wijze waarop de premie wordt betaald, geldt het voorrecht slechts voor een bedrag dat overeenstemt met twee jaar premie.

Het voorrecht is van elke inschrijving vrijgesteld. Het volgt in rang onmiddellijk na het voorrecht voor de gerechtskosten.

§ 6. Behalve in geval van bedrog, is de premie verhoudingsgewijs onverschuldigd of terugbetaalbaar bij voortijdige beëindiging of enige andere vermindering van de verzekeringsdekking.

Artikel 9.9. Dekking

§ 1. Het verzekerd voorwerp kan bestaan in elke in geld waardeerbare zaak, waarde of belang dat onderhevig is aan een vervoerrisico, zoals de vervoerde goederen, het voer- of vaartuig, hun bestanddelen en toebehoren, andere vervoermiddelen, de contractuele aansprakelijkheid, de buitencontractuele aansprakelijkheid, de kosten en de rechtsbijstand, de vracht- en passageprijs, de onkosten van het vervoer, de makelaars- en commissielonen, de uitrusting, voorraden en lonen, de verzekeringspremie en de verwachte winst.

§ 2. De overeenkomst verleent dekking tegen alle gevaren en onheilen van het vervoer, zoals storm, overstroming, bliksem en aardbeving en andere natuurkrachten, schipbreuk, stranding, aanvaring en schadevaring, gedwongen wijziging van koers, reis of vaartuig, averij-grosse, brand en ontploffing, diefstal, plundering, zeeroverij en schelmerij.

De overeenkomst verleent geen dekking tegen oorlog of gelijkgestelde gewapende conflicten, kaping, oproer, terrorisme, staking, eigen gebrek, zware fout van de verzekerde en vertraging veroorzaakt door een niet gedekt gevaar.

§ 3. De overeenkomst verleent dekking voor alle in geld waardeerbare stoffelijke of onstoffelijke verliezen en schaden, zoals rechtstreekse schade en gevolgschade, de bijdrage in averij-grosse, uitblijven van tijding, onzeewaardigheid, onluchtwaardigheid en onrijwaardigheid.

§ 4. De overeenkomst kan de uitwerking van de verzekeringsdekking in de tijd bepalen aan de hand van:

1° de afbakening van de dekkingsperiode;

2° de bepaling van het schadegeval in de tijd, in het bijzonder van het tijdstip van het schadeverwekkend voorval, het tijdstip van het ontstaan van de eerste schade, het tijdstip waarop de schade zich openbaart of het tijdstip waarop de aansprakelijkheidsvordering wordt ingesteld.

De dekking strekt zich uit tot alle uit een gedekt schadegeval voortvloeiende schade, ook wanneer deze zich voordoet na het einde van de dekkingsperiode.

In een verplichte aansprakelijkheidsverzekering strekt de dekking zich uit tot alle schade die is veroorzaakt tijdens de dekkingsperiode, ook wanneer zij pas zou ontstaan en de aansprakelijkheidsvordering door de derde benadeelde pas zou worden ingesteld na het einde van die periode.

§ 5. De overeenkomst kan de plaats van de dekking bepalen.

§ 6. Elke verzekerde en benadeelde heeft recht op mededeling door de verzekeraar en de verzekeringnemer van de voorwaarden van de dekking.

Artikel 9.10. Verzekeringsprestatie

§ 1. De vervoerverzekeringsovereenkomst beoogt de vergoeding van schade.

Behoudens de in de volgende paragrafen bepaalde uitzonderingen, mag de verzekeringsprestatie de door de verzekerde geleden schade niet overtreffen.

§ 2. De verzekerbare waarde is deze ten tijde van de aanvang van de dekkingsperiode.

§ 3. Partijen kunnen vooraf uitdrukkelijk een verzekerbare waarde overeenkomen. Deze waarde is voor partijen bindend behoudens bedrog, kennelijke overschatting of aanzienlijke waardevermindering.

§ 4. Ingeval de overeenkomst een bedrag dekt dat de verzekerbare waarde overtreft,

1° behoudt de partij te goeder trouw haar aanspraken uit de overeenkomst naar verhouding van de verzekerbare waarde;

2° verliest de partij te kwader trouw haar rechten uit de overeenkomst.

§ 5. In afwijking van § 1 kunnen partijen een herbouwwaarde, een wedersamenstellingswaarde, een herstelwaarde, een vervangingswaarde of een nieuwwaarde bedingen, zelfs zonder aftrek van de waardevermindering wegens ouderdom of slijtage.

Bij onstentenis van dergelijk beding wordt op de verzekeringsprestatie een aftrek wegens veronderstelde verbetering van oud tot nieuw toegepast, rekening houdend met de waardevermindering van de verzekerde zaak door ouderdom en slijtage.

§ 6. Ingeval de verzekerbare waarde het verzekerde bedrag overtreft, is de verzekeraar slechts tot een verzekeringsprestatie gehouden naar verhouding van het verzekerde bedrag tot de verzekerbare waarde.

§ 7. De kosten van dringende en redelijke, zelfs vruchteloos gebleven maatregelen die de verzekerde spontaan of op verzoek van de verzekeraar heeft genomen ter voorkoming van een dreigend schadegeval of ter beperking van een voorgevallen schadegeval, zijn, zelfs boven het verzekerde bedrag, ten laste van de verzekeraar.

Artikel 9.11. Schaderegeling en indeplaatsstelling

§ 1. Degene die aanspraak maakt op de levering van de verzekeringsprestatie, moet het bewijs leveren van een schadegeval dat binnen de dekking valt.

De verzekeraar moet het bewijs leveren van het feit dat hem van het verlenen van dekking bevrijdt.

§ 2. Het oorzakelijk verband tussen gevaar en schade wordt beoordeeld overeenkomstig de regels inzake buitencontractuele aansprakelijkheid.

§ 3. Ingeval de overeenkomst een zaakverzekering betreft, geschiedt de schaderegeling op grond van hetzij een averijvordering, hetzij, indien bedongen, een verzoek tot abandonnement.

§ 4. In de overeenkomst betreffende een zaakverzekering kan een schaderegeling bij wege van abandonnement worden bedongen.

Het abandonnement kan worden gedaan ingeval van:

1° uitblijven van tijding gedurende negentig dagen vanaf de ontvangst van het laatste bericht van het schip of wanneer dit door een bevoegde overheid als vermist wordt beschouwd;

2° stoffelijk totaal verlies; en

3° economisch totaal verlies.

De in het vorige lid onder het 1° bepaalde termijn bedraagt zestig dagen in geval van uitblijven van tijding betreffende een ander vervoermiddel dan een zee- of binnenschip.

Op straffe van verval moet de verzekerde de verzekeraar om het abandonnement verzoeken uiterlijk zestig dagen na kennisname van het schadegeval.

Het abandonnement moet door de verzekeraar worden aanvaard. Bij stilzwijgen gedurende zestig dagen na het verzoek van de verzekerde wordt de aanvaarding geacht te zijn geschied.

Het aanvaarde abandonnement is ondeelbaar en onherroepelijk en heeft voor gevolg:

1° de overdracht van de eigendom van de verzekerde zaak aan de verzekeraar op het ogenblik waarop het verzoek tot abandonnement is gedaan;

2° het recht van de verzekerde op levering van de volledige verzekeringsprestatie op het ogenblik waarop het abandonnement is aanvaard.

Ingeval het abandonnement niet wordt aanvaard, geschiedt de schaderegeling op grond van een averijvordering.

§ 5. Met het oog op de schaderegeling kan de verzekerde partij goederen in de overeenkomst worden opgedeeld in verschillende onderdelen.

§ 6. In zover de schadevergoeding die verschuldigd is wegens het verlies of de beschadiging van een goed niet geheel gebruikt wordt voor de herstelling of de vervanging van dat goed, wordt zij aangewend voor de betaling van de bevoorrechte of hypothecaire schuldvorderingen, ieder volgens haar rang.

De betaling van de vergoeding aan de verzekerde bevrijdt niettemin de verzekeraar indien de schuldeisers wier voorrecht niet openbaar gemaakt wordt, geen voorafgaand verzet hebben gedaan.

Het eerste en het tweede lid doen geen afbreuk aan de wettelijke voorschriften betreffende de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in bijzondere gevallen.

Geen verweermiddel voortvloeiend uit een feit dat zich na het schadegeval heeft voorgedaan kan door de verzekeraar worden tegengeworpen aan de schuldeiser die op de verzekerde zaak een recht van voorrang heeft.

De verzekeraar kan zich een recht van verhaal tegen de verzekeringnemer of de verzekerde voorbehouden voor het geval hij aan de bevoorrechte schuldeiser een verzekeringsprestatie dient te leveren, die hij krachtens de wet of de vervoerverzekeringsovereenkomst jegens de verzekeringnemer of de verzekerde gerechtigd was te weigeren of te verminderen.

§ 7. De verzekeraar treedt ten belope van de aan de verzekerde of de benadeelde geleverde verzekeringsprestatie in al de rechten van de verzekerde tegenover derden.

De verzekerde is aansprakelijk voor elke daad of verzuim die de rechten van de verzekeraar tegenover derden nadeel toebrengt.

De verzekerde die door de derde slechts gedeeltelijk schadeloos is gesteld kan zijn overblijvende rechten uitoefenen en geniet daarbij voorrang op de verzekeraar overeenkomstig artikel 1252 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 9.12. Verval

§ 1. De verzekeraar is ontheven van zijn verplichting tot levering van de verzekeringsprestatie aan degene die het schadegeval persoonlijk en opzettelijk heeft veroorzaakt.

§ 2. Onverminderd § 1 en artikel 9.5 en behoudens het geval van bedrog, mag in de overeenkomst geen geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie worden bedongen dan wegens niet-nakoming van een bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichting, en mits er een oorzakelijk verband tussen de tekortkoming en het schadegeval bestaat.

Artikel 9.13. Aansprakelijkheidsverzekering

§ 1. Binnen de grenzen van de dekking is de aansprakelijkheidsverzekeraar naast de tenlasteneming van de aansprakelijkheidsschuld gehouden het verweer van de verzekerde tegen de door de benadeelden ingestelde vorderingen tot schadevergoeding waar te nemen.

Wanneer de belangen van de aansprakelijkheidsverzekeraar en van de verzekerde samenvallen, heeft de verzekeraar het recht om in plaats van de verzekerde de vordering tot schadevergoeding van de benadeelden te betwisten dan wel deze te voldoen.

De stellingname door de verzekeraar bindt de verzekerde niet, houdt geen erkenning van diens aansprakelijkheid in en brengt hem ook anderszins geen nadeel toe.

§ 2. De aansprakelijkheidsverzekeraar staat, zelfs boven de dekkingsgrens, in voor:

1° de kosten verbonden aan het verweer tegen de burgerlijke vorderingen van de benadeelden;

2° de op de schadevergoeding verschuldigde intresten.

§ 3. De verzekerde is gehouden tot medewerking aan het verweer van de aansprakelijkheidsverzekeraar tegen de benadeelde, onder meer door:

1° aan de verzekeraar tijdig alle gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken betreffende de aansprakelijkheidsvordering over te maken;

2° in rechte te verschijnen;

3° deel te nemen aan onderzoeksmaatregelen.

§ 4. Binnen de grenzen van de dekking geniet de benadeelde jegens de aansprakelijkheidsverzekeraar een eigen recht op schadevergoeding.

De door de verzekeraar verschuldigde schadevergoeding komt toe aan de benadeelde, met uitsluiting van de overige schuldeisers van de verzekerde.

Ingeval er meer dan één benadeelde is en de totale aan de benadeelden verschuldigde schadevergoeding het door de aansprakelijkheidsverzekeraar gedekte bedrag overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar verhoudingsgewijs verminderd.

De aansprakelijkheidsverzekeraar die vooraleer kennis te krijgen van de aanspraken van andere benadeelden, aan de hem bekende benadeelden verhoudingsgewijs te goeder trouw teveel schadevergoeding heeft uitgekeerd, is slechts gehouden tot beloop van het nog overblijvende deel van het verzekerde bedrag.

§ 5. Ter zake van verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen kunnen de excepties, de vrijstellingen, de nietigheid en het verval van recht die voortvloeien uit de wet of de overeenkomst en hun oorzaak vinden in een feit dat zich voor of na het schadegeval heeft voorgedaan, niet aan de benadeelde worden tegengeworpen.

Indien de nietigverklaring, de opzegging, de beëindiging of de schorsing van de overeenkomst heeft plaatsgehad voordat het schadegeval zich heeft voorgedaan, kan zij echter aan de benadeelde worden tegengeworpen.

Ter zake van andere aansprakelijkheidsverzekeringen kan de verzekeraar slechts de excepties, de nietigheid en het verval van recht voortvloeiend uit de wet of de overeenkomst tegenwerpen aan de benadeelde persoon voor zover deze hun oorzaak vinden in een feit dat het schadegeval voorafgaat.

§ 6. De aansprakelijkheidsverzekeraar kan zich in de overeenkomst een recht van verhaal tegen de verzekeringnemer of de verzekerde voorbehouden voor het geval hij aan de benadeelde een verzekeringsprestatie dient te leveren die hij krachtens de wet of de vervoerverzekeringsovereenkomst jegens de verzekeringnemer respectievelijk de verzekerde gerechtigd was te weigeren of te verminderen.

Op straffe van verval van zijn recht van verhaal moet de aansprakelijkheidsverzekeraar de verzekeringnemer of, in voorkomend geval, de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, kennis geven van zijn voornemen om verhaal in te stellen zodra hij kennis heeft van de feiten waarop het gegrond is.

§ 7. Een rechterlijke uitspraak kan aan de aansprakelijkheidsverzekeraar, de verzekeringnemer, de verzekerde of de benadeelde slechts worden tegengeworpen, indien deze partij is geweest in het geding.

Niettemin kan de rechterlijke uitspraak die is gewezen in het geschil tussen de benadeelde en de verzekerde aan de aansprakelijkheidsverzekeraar worden tegengeworpen indien deze laatste in feite de leiding van het geding heeft waargenomen.

De aansprakelijkheidsverzekeraar, de verzekerde en de verzekeringnemer kunnen in het geding dat door de benadeelde of een andere betrokken partij is ingeleid vrijwillig tussenkomen of in gedwongen tussenkomst worden gedagvaard.

Wanneer de vordering tegen de verzekerde is ingesteld voor een strafrechtbank, kan de aansprakelijkheidsverzekeraar vrijwillig tussenkomen of door de verzekerde of door de benadeelde in tussenkomst worden gedagvaard, maar de strafrechter kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

§ 8. Ingeval de overeenkomst een scheidsrechterlijk beding bevat, kan de benadeelde zijn eigen recht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar tevens uitoefenen voor de scheidsrechters.

Artikel 9.14. Verzekering voor rekening

Een vervoerverzekeringsovereenkomst kan worden gesloten ten behoeve van een andere, al dan niet bij naam genoemde verzekerde.

Ook wanneer de verzekerde de dekking nog niet heeft aanvaard, mag de verzekeringnemer de dekking niet herroepen.

Artikel 9.15. Verhandeling en inpandgeving

§ 1. De polis en het verzekeringscertificaat kunnen ook aan order en aan toonder worden uitgegeven.

In afwijking van artikel 1325 van het Burgerlijk Wetboek worden zij alsdan opgemaakt in één origineel exemplaar.

In afwijking van artikel 1690 van het Burgerlijk Wetboek kunnen zij worden overgedragen door rugtekening respectievelijk overhandiging.

Behoudens tegenbewijs wordt het verzekeraar belang vermoed voorhanden te zijn in hoofde van de regelmatig gerugtekende respectievelijk de houder ervan.

§ 2. De verzekeringnemer en de verzekerde kunnen de uit de vervoerverzekeringsovereenkomst voortvloeiende rechten in pand geven.

Artikel 9.16. Excepties

Ingeval de verzekering voor rekening is gesloten of de polis of het verzekeringscertificaat aan order of aan toonder is uitgegeven en werd verhandeld, kan de verzekeraar aan de verzekerde te goeder trouw geen excepties tegenwerpen die voortvloeien uit de wet of uit de vervoerverzekeringsovereenkomst en berusten op een tekortkoming van de verzekeringnemer of een eerdere verzekerde.

Ingeval de verzekeraar een verzekeringsprestatie diende te leveren, welke hij krachtens de wet of de overeenkomst jegens de verzekeringnemer of de eerdere verzekerde gerechtigd was te weigeren, heeft hij tegen deze partij een recht van verhaal.

Artikel 9.17. Medeverzekering

§ 1. Elke verzekerde en benadeelde heeft recht op mededeling door de verzekeraar en de verzekeringnemer van de naam en de zetel en zo nodig de verblijfplaats van alle medeverzekeraars.

§ 2. Ingeval van medeverzekering wordt in de overeenkomst een leidend verzekeraar aangeduid. Bij gebreke daarvan wordt de leidend verzekeraar aangeduid door de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel op eenzijdig verzoekschrift neergelegd door de meest gerede verzekeringnemer, verzekerde, begunstigde of benadeelde. De beschikking wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§ 3. De leidend verzekeraar wordt geacht de lasthebber te zijn van de overige medeverzekeraars voor het ontvangen van de premie en de kennisgevingen en om het nodige te doen om de schadegevallen te regelen, met inbegrip van de bepaling van de oorzaak van het schadegeval en de vaststelling van het bedrag van de schadevergoeding.

§ 4. De leidend verzekeraar kan de andere medeverzekeraars vertegenwoordigen in rechte, als eiser en als verweerder.

§ 5. De verzekeringnemer, de verzekerde, de begunstigde en de benadeelde kunnen aan de leidend verzekeraar alle betekeningen en kennisgevingen doen die betrekking hebben op de rechtsvorderingen uit de overeenkomst tegen de overige medeverzekeraars, die geacht worden tot dat doel woonstkeuze gedaan te hebben bij de leidende verzekeraar.

§ 6. De leidend verzekeraar licht de medeverzekeraars in over de uitvoering van zijn taken.

Artikel 9.18. Samenloop van verzekeringen

§ 1. Wanneer eenzelfde belang verzekerd is bij verscheidene verzekeraars tegen hetzelfde risico, kan de verzekerde of de benadeelde van elke verzekeraar de levering van de verzekeringsprestatie vorderen, binnen de grenzen van hun respectievelijke verplichtingen en ten belope van de vergoeding van de geleden schade waarop hij recht heeft.

Behalve in geval van bedrog, kan geen verzekeraar zich op het bestaan van andere overeenkomsten die hetzelfde risico dekken beroepen om zijn waarborg te weigeren.

§ 2. De last van het schadegeval wordt omgeslagen als volgt:

1° indien de waarde van het verzekeraar belang bepaalbaar is, geschiedt de omslag over de verzekeraars naar evenredigheid van hun respectieve verplichtingen;

2° indien de waarde van het verzekeraar belang niet bepaalbaar is, dragen alle overeenkomsten met een gelijk aandeel bij ten belope van het hoogste bedrag dat door alle overeenkomsten gemeenschappelijk verzekerd is; zonder dat nog rekening wordt gehouden met de overeenkomsten waarvan de daadwerkelijke dekking met dat bedrag overeenkomt, wordt het overblijvende gedeelte van de schadevergoeding op dezelfde wijze verdeeld. Die verdelingstechniek wordt telkens herhaald totdat de schade geheel is vergoed of totdat is voldaan aan de dekkingen die door de gezamenlijke overeenkomsten daadwerkelijk worden verleend;

3° indien een of meer verzekeraars niet in staat zijn hun aandeel geheel of gedeeltelijk te betalen, wordt dit over de andere verzekeraars omgeslagen op de wijze bepaald in het 2°, evenwel zonder dat de door ieder van hen verzekerde som wordt overschreden.

Indien een of meer verzekeraars niet in staat zijn hun aandeel geheel of gedeeltelijk te betalen, hebben de andere verzekeraars op hen een recht van verhaal in verhouding tot de bijkomende laste die zij gedragen hebben.

§ 3. De samenlopende verzekeringsovereenkomst naar vreemd recht kan slechts aanspraak op bijdrage scheppen op voorwaarde van wederkerigheid.

Artikel 9.19. Faillissement van de verzekeringnemer

Ingeval van faillissement van de verzekeringnemer geldt de verzekeringsdekking ten voordele van de failliete massa, die instaat voor de betaling van de na faillietverklaring vervallen premies.

Artikel 9.20. Verjaring

§ 1. De verjaringstermijn voor elke rechtsvordering voortvloeiend uit een verzekeringsovereenkomst bedraagt drie jaar.

De termijn begint te lopen vanaf de dag van het voorval dat het vorderingsrecht doet ontslaan. Wanneer degene aan wie de rechtsvordering toekomt, bewijst dat hij pas op een later tijdstip van het voorval kennis heeft gekregen, begint de termijn te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval drie jaar na het voorval, behoudens bedrog.

In de aansprakelijkheidsverzekering begint de termijn, wat de regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar betreft, te lopen vanaf het instellen van de rechtsvordering door de benadeelde, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadevergoeding dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwarende van de schade of van het ontslaan van een nieuwe schade.

§ 2. Onder voorbehoud van bijzondere wettelijke bepalingen, verjaart de vordering die voortvloeit uit het eigen recht dat de benadeelde tegen de verzekeraar heeft krachtens artikel 9.13, § 4 door verloop van vijf jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

Indien de benadeelde evenwel bewijst dat hij pas op een later tijdstip kennis heeft gekregen van zijn recht tegen de verzekeraar, begint de termijn pas te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval na verloop van tien jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

§ 3. De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde verjaart door verloop van drie jaar, te rekenen vanaf de dag van de betaling door de verzekeraar, behoudens bedrog.

§ 4. De verjaring loopt tegen minderjarigen, onbekwaamverklaarden en andere onbekwamen, behalve wat de vordering bedoeld in artikel 9.20, § 2, betreft.

§ 5. De verjaring loopt niet tegen de verzekerde, de begunstigde of de benadeelde die zich door overmacht in de onmogelijkheid bevindt om binnen de voorgeschreven termijn op te treden.

§ 6. Indien het schadegeval tijdig is aangemeld, wordt de verjaring gestuit tot op het ogenblik dat de verzekeraar aan de wederpartij schriftelijk kennis heeft gegeven van zijn beslissing.

§ 7. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekerde tot gevolg.

§ 8. De verjaring van de vordering bedoeld in artikel 9.20, § 2, wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis krijgt van de wil van de benadeelde om een vergoeding te bekomen voor de door hem geleden schade. De stuiting eindigt op het ogenblik dat de verzekeraar aan de benadeelde schriftelijk kennis geeft van zijn beslissing om te vergoeden of van zijn weigering.

Artikel 9.21. Slotbepalingen

§ 1. Artikel 3 van Titel X van Boek I van het Wetboek van Koophandel wordt vervangen als volgt: “De bepalingen van deze titel zijn niet van toepassing op de verzekeringen die worden beheerst door:

1° de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst;

2° [XX]”.

§ 2. In artikel 20, 9° van Titel XVIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek worden de woorden “de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst” vervangen door de woorden “waarop noch de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, noch [XX] van toepassing is”.

§ 3. In artikel 2, § 1 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst wordt het tweede lid vervangen als volgt: “Zij is niet van toepassing op de herverzekering noch op de verzekeringen die worden beheerst door [...]”.

§ 4. Worden opgeheven:

1° Titel VI van Boek II van het Wetboek van Koophandel;

2° de artikelen 276 en 277 van Titel X van hetzelfde Boek.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit negende Blauwboek bevat bepalingen over vervoerverzekering. Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



www.zeerecht.be
www.droitmaritime.be